

Beschreibender Katalog des k.k. historischen Museums der ...

Historisches Museum der
österreichischen Eisenbahnen (Vienna, Austria).



Saal I.

Beschreibender

KATALOG

des

k. k. historischen Museums

der

österreichischen Eisenbahnen.

Verfasst im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums.

WIEN.
Verlag des k. k. histor. Museums der österr. Eisenbahnen.
1902.

Druck »Steyrermühl«, Wien

Inhaltsverzeichnis.

Allgemeiner Katalog.

1. Zeitabschnitt.

Vom Beginne der Eisenbahnen im Jahre 1824 bis zur Veräusserung der ersten Staatsbahnen, Mitte der Fünfziger-Jahre.

2. Zeitabschnitt.

Vom Beginne der Privatbahn-Aera (Mitte der Fünfziger-Jahre) bis zur Wiedererrichtung eines grösseren Staatsbahnnetzes zu Beginn der Achtziger-Jahre.

3. Zeitabschnitt.

Vom Zeitpunkte der Wiedererrichtung eines Staatsbahnnetzes bis zur Gegenwart.

Special-Sammlung A.

Schienen, Oberbau-Anordnungen und Befestigungsmittel.

Special-Sammlung B.

Wagenachslager.

Special-Sammlung C.

Telegraphen-, Telephon- und sonstige Einrichtungen für den Nachrichtendienst im Eisenbahnwesen.

Anhang I.

Ausserösterreichisches Eisenbahnwesen.

Anhang II.

August Ritter von Loehr'sche Sammlung von Eisenbahngeld, Eisenbahn-Medaillen, Eisenbahnmarken etc.

Anhang III.

Nachtrag.

Chronik des Museums.

Das historische Museum der österreichischen Eisenbahnen dankt seine erste Entstehung einer Anregung, welche im Jahre 1885 der Oberinspector der österreichischen Staatsbahnen, dermaliger Ministerialrath im Eisenbahnministerium Dr. Victor Röll dem Präsidenten der ein Jahr früher neuerrichteten Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, Alois Freiherrn von Czedik, dahin unterbreitete, dass bei der genannten Centralstelle, um die den früheren Betriebsperioden der verstaatlichten Eisenbahnen eigenthümlichen Einrichtungen nicht der Vergessenheit anheimfallen zu lassen, alle auf die Entstehung, den Bau und die älteren Betriebseinrichtungen dieser Bahnen sich beziehenden Erinnerungsgegenstände, ebenso wie auch Portraits der um dieselben verdienten leitenden Eisenbahnfachmänner gesammelt und zu einem historischen Museum der österreichischen Staatsbahnen zusammengestellt werden mögen.

Den Bemühungen Dr. Röll's, der nach Gutheissung seiner Anregung vom Präsidenten der Generaldirection mit deren Ausführung betraut worden war, gelang es unter Mitwirkung mehrerer Beamten der österr. Staatsbahnen, darunter insbesondere des Oberinspectors Anton Orleth, in verhältnismässig kurzer Zeit eine ansehnliche Collection von in den Rahmen eines solchen Museums passenden Objecten zusammenzubringen. Dieselbe enthielt in erster Linie eine Reihe besonderes Interesse bietender Erinnerungsgegenstände an die Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn, welche im Jahre 1824 als erste am europäischen Continente dem öffentlichen Verkehre dienende Eisenbahn concessionirt worden war, — dann eine Anzahl von Objecten, herrührend von dem eben erst beendigten denkwürdigen Bau der Arlbergbahn und ihres grossen Tunnels, ferner eine Reihe älterer, bei den verstaatlichten Bahnen vordem bestandener Betriebseinrichtungen aus allen Zweigen des Dienstes, insbesondere historisch interessante

Sammlungen von Schienenprofilen und Achslagertypen, auch eine Gruppe von Portraits leitender Eisenbahnfachmänner der früheren Betriebsperioden, weiters die Originalconcessionsurkunden der verstaatlichten Eisenbahnen und schliesslich eine beträchtliche Anzahl theils loser, theils in Albums vereinigter photographischer und sonstiger bildlicher Aufnahmen bedeutenderer Bauobjecte längs der Staatsbahnstrecken und von verschiedenen im Laufe der früheren Betriebsjahre vorgefallenen freudigen und widrigen Ereignissen.

Diese aus nahezu 400 Objecten bestandene Sammlung fand ihre erste provisorische Aufstellung im Laufe des Jahres 1886 in Räumen des Kopfgebäudes des Wiener Westbahnhofes.

Als aber diese Räume schon bald darauf für dringendere dienstliche Bedürfnisse in Anspruch genommen wurden, musste nach anderen für die Unterbringung der Sammlung geeigneten Localitäten Umschau gehalten werden.

Eine Gelegenheit für eine passende Unterbringung des Museums fand sich erst im Jahre 1888 wieder, als im Administrationsgebäude der Generaldirection am Westbahnhofe ebenerdige Saallocalitäten durch theilweise Verlegung einer dortselbst bestandenen Restauration verfügbar wurden.

Mit August 1890 wurde die Leitung des Museums, nachdem sein Begründer zu einer anderen dienstlichen Verwendung berufen worden war, bei der administrativen Fachabtheilung der Generaldirection von dem Stellvertreter des administrativen Directors, dermaligen Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Dr. Alfred Freiherrn von Buschman übernommen, unter dessen oberer Leitung, als des Vorstandes des Ministerialdepartements 6 für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, das Museum sich noch heute befindet.

Beigegeben wurde demselben für die unmittelbare Ueberwachung der Objecte des Museums und die Besorgung der vielfachen manipulativen Museumsarbeiten der bereits wiederholt bei grösseren Eisenbahnausstellungen in Verwendung gestandene Official und spätere Oberofficial Franz Hölzelhuber.

Das historische Museum der österreichischen Staatsbahnen nahm nun in den folgenden Jahren einen raschen Aufschwung.

In dem Bestreben, diese Sammlung zu einem immer getreueren und vollständigeren Bilde des Entstehens und der fortschreitenden Entwicklung des heutigen Staatsbahnnetzes, sowie der wesentlichen

Betriebseinrichtungen auf demselben auszugestalten, wurden von der Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen über Antrag der Museumsleitung unterm 9. Februar 1891 alle Dienststellen der Staatsbahnverwaltung angewiesen, ihr besonderes Augenmerk fortgesetzt der Ermittlung und Erwerbung solcher Gegenstände für das Museum zuzuwenden, die in den Rahmen eines derartigen Institutes passen.

Als solche Gegenstände wurden insbesondere bezeichnet:

1. Documente, bildliche Darstellungen und sonstige Erinnerungsgegenstände, die sich auf die Entstehung, den Bau, die Eröffnung und auf frühere, heute gänzlich abgeschlossene Betriebsperioden der verschiedenen, dem Staatsbahnnetze einverleibten Linien beziehen;
2. Zeichnungen, Abbildungen, Modelle hervorragender Bauobjecte Brücken etc.;
3. diverse Betriebsgegenstände und Signalmittel, die auf jenen Linien durch längere Zeit in Verwendung gestanden sind, jedoch durch Neuerungen und Verbesserungen verdrängt wurden, sowie auch solche Betriebsgegenstände und wesentliche Bestandtheile derselben, die eine, besonderes Interesse bietende, abnormale Abnützung erlitten haben, u. zw. entweder im Originale, in Modellen oder in Abbildungen;
4. bildliche oder graphische Darstellungen denkwürdiger Ereignisse beim Betriebe und bei der Verwaltung der Staatsbahnen oder sonstige Erinnerungszeichen an solche Ereignisse.

Durch die im Sinne dieser Weisungen an das Museum abgegebenen Objecte, sowie durch anderweitige Zuwendungen, insbesondere durch solche aus der im Jahre 1888 in Wien abgehaltenen Jubiläums-Gewerbeausstellung, erfuhr das Museum alsbald eine derartige Bereicherung, dass sich eine vollkommene Neuaufstellung desselben in den ihm zugewiesenen Räumen, die nach gänzlicher Auflassung der bereits erwähnten Restauration noch eine erhebliche Erweiterung erfahren konnten, als nothwendig erwies.

Dieselbe wurde in Verbindung mit der Katalogisirung des gesammten Museumsbestandes unter Mitwirkung von technischen Beamten der Generaldirection, als welche insbesondere die Bauräthe Hugo Koestler und Georg Rank für die bautechnischen Objecte, der Inspector Hermann Ritter von Littrow für das Maschinen- und Werkstättenfach, der Inspector Franz Filipek speciell für die

Achslagersammlung und endlich der Oberrevident Richard Bauer für das Telegraphen- und Telephonwesen zu nennen sind, in den Jahren 1891 bis 1893 durchgeführt, dergestalt dass das Museum, das nunmehr bereits einen Stand von 960 Katalognummern aufwies, mit Beginn des Monates Mai 1893 der allgemeinen Besichtigung zugänglich gemacht werden konnte.

Das Museum war von da ab durch längere Zeit jeden Montag und Donnerstag in den Stunden zwischen 2 und 5 Uhr Nachmittags für den allgemeinen Besuch geöffnet.

Am 25. Mai 1893 erhielt das Museum den beglückenden Besuch weiland Sr. kais. Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Karl Ludwig, höchstwelcher, geführt von dem Präsidenten der Generaldirection Dr. Leon Ritter von Bilinski und den an der Leitung des Museums sowie an der Aufstellung der Museumsobjecte betheiligten Beamten der Generaldirection, während einer mehrstündigen Besichtigung das lebhafteste Interesse für die Sammlung bekundete.

Das Museum bewahrt in seinem Gedenkbuche als Erinnerung an diesen Besuch des durchlauchtigsten kaiserlichen Prinzen höchstdessen eigenhändige Namensfertigung.

Die Eröffnung des Museums für den allgemeinen Besuch wurde jedoch von der Museumsleitung nur als eine erste Etappe in der Entwicklung dieses Institutes betrachtet und an dieselbe sofort eine weitere Action geknüpft, um dasselbe allmälig zu einem im grösseren Stile gleichmässig angelegten, alle österreichischen Eisenbahnen und alle Zweige des heimischen Eisenbahnwesens umfassenden historischen Specialmuseum auszugestalten, das in seiner Vollendung ein in sich abgeschlossenes Gesammtbild des ganzen grossartigen Werdeganges der österreichischen Eisenbahnen von ihren ersten Anfängen bis zur erreichten hohen Stufe ihrer Entwicklung darzubieten vermöchte.

Zu diesem Ende wurde der fertiggestellte Museumskatalog nicht nur an die staatlichen Eisenbahnbehörden und an alle übrigen österreichischen Eisenbahnverwaltungen, die sich bereits in einer Directorenconferenz vom 12. März 1891 principiell zu Gunsten der Gründung eines gemeinsamen Museums der österreichischen Eisenbahnen ausgesprochen hatten, sondern auch an zahlreiche vaterländische, mit der Erzeugung von Eisenbahnbedarfsartikeln sich befassende industrielle Etablissements, sowie endlich an eine Reihe dem Eisenbahnfache angehöriger oder doch nahestehender Persönlichkeiten mit der Bitte

versendet, dem Institute im Interesse einer allmäligen Näherrückung des für dasselbe angestrebten weitergesteckten Zieles ihre besondere Förderung angedeihen zu lassen.

Dank dem freudigen Anklange, den dieser Appell in den genannten Fachkreisen, sowie bei vielen Gönnern und Freunden des Eisenbahnwesens fand, und nicht minder in Folge fortgesetzter eigener Erwerbungen der Staatsbahnverwaltung flossen in der nächsten Zeit dem Museum die verschiedensten, fast alle österreichischen Bahnen und vielfach gerade die denkwürdigsten Epochen in der Entwicklung des vaterländischen Eisenbahnwesens betreffenden Objecte in so überreicher Menge zu, dass es bald nicht mehr möglich erschien, das Museum in seinem bisherigen Bestande als blosses Museum der österreichischen Staatsbahnen zu belassen, sondern dasselbe vielmehr schon mit Beginn des Jahres 1895 wieder geschlossen werden musste, bis es nach Sichtung, Katalogisirung und Neuaufstellung seines so bedeutend erweiterten Bestandes möglich sein würde, dasselbe dem angestrebten Ziele entsprechend als allgemeines historisches Museum der österreichischen Eisenbahnen wieder zu eröffnen.

An grösseren in die Zeit vom Mai 1893 bis zum heutigen Tage fallenden Erwerbungen des Museums sind insbesondere die folgenden zu nennen:

Noch im Jahre 1893 erhielt das Museum von der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen eine grössere Menge interessanter Zeichnungen und Pläne von Eisenbahnbetriebsmitteln aus den Vierziger- und Fünfziger Jahren, darunter insbesondere auch Entwürfe von für die Semmeringbahn bestimmten Locomotiven.

Gegen Ende des Jahres 1894 gelang es, das anlässlich der Feier des 25jährigen Bestandes der Semmeringbahn im Jahre 1879 von ehemaligen Ingenieuren dieses Bahnbaues gegründete und von dem Vorstande der Lehrkanzel für Eisenbahn- und Tunnelbau an der technischen Hochschule in Wien, Professor Franz v. Rziha verwaltete sogenannte »Semmering-Museum«, in welchem gegen 70 Stück auf diesen berühmten Bahnbau bezügliche Zeichnungen, Pläne, Bilder und Schriftstücke aufbewahrt wurden, für das Museum zu gewinnen.

Im Jahre 1897 wurde, nachdem schon in früheren Jahren von einzelnen Bahnverwaltungen, namentlich der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn-Gesellschaft und der österr. Nordwestbahn, dem Museum erhebliche Spenden zugeflossen waren, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dazu bewogen, eine in ihrem Besitze befindliche,

beiläufig 90 Nummern zählende interessante Sammlung von Gegenständen aus den früheren Epochen ihres Unternehmens mit dem Museum zu vereinigen.

Eine sehr ansehnliche und werthvolle Bereicherung erfuhr das Museum weiters in den Jahren 1897 und 1898 dadurch, dass demselben von dem Redactions-Comité des Kaiserjubiläumswerkes »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie« als Gegengabe für die Unterstützung, die die Staatsbahnverwaltung diesem Werke, sowie der aus dem Erträgnisse des letzteren fundirten Jubiläums-Curstiftung für Eisenbahnbedienstete angedeihen liess, die ganze, hunderte von Nummern enthaltende Sammlung der von dem Comité für die Illustrirung des Geschichtswerkes veranlassten Original-Aufnahmen und erworbenen Abbildungen, Pläne, Drucke etc. gespendet wurde.

Eine nicht minder bedeutende Erwerbung verdankte das Museum im Jahre 1898 dem Entgegenkommen des Centralinspectors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrathes August Ritter v. Loehr, welcher seine reiche, ein Unicum bildende Sammlung von Eisenbahngeld, Eisenbahnmedaillen und Eisenbahnmarken dem Museum gegen Ersatz lediglich seiner Gestehungskosten und gegen Uebernahme der Verpflichtung überliess, dass diese Sammlung im Museum als ein zusammengehöriges Ganzes unter dem Namen ihres Begründers in Evidenz gehalten werde.

Eine grössere Anzahl interessanter, namentlich auf die seinerzeitige Herstellung der Eisenbahnen im lombardisch-venetianischen Königreiche durch die österreichische Staatsverwaltung bezüglicher Objecte wurde im Jahre 1900 für das Museum aus der Verlassenschaft des Ministerialrathes Alois Ritter v. Negrelli erworben.

Endlich wuchsen dem Museum noch nach Schluss verschiedener Ausstellungen, welche im Laufe dieser Jahre abgehalten wurden — namentlich der Tiroler Landesausstellung vom Jahre 1893, der internationalen Ausstellung für Volksernährung, Armeeverpflegung, Rettungswesen und Verkehrsmittel in Wien vom Jahre 1894, der Lemberger Landesausstellung desselben Jahres, dann der Jubiläums-Ausstellung in Wien vom Jahre 1898 und endlich der österreichischen retrospectiven Eisenbahn-Ausstellung bei der Weltausstellung Paris 1900 — aus dem Bestande dieser Ausstellungen dank dem Entgegenkommen auch der übrigen Bahnverwaltungen eine grössere Anzahl von Objecten, darunter manche interessante Modelle aus verschiedenen Zweigen der Eisenbahntechnik zu.

Durch diese angeführten grösseren und viele andere einzelne Zuwendungen und Erwerbungen, sowie nicht zum wenigsten auch durch die weitere von der Generaldirection gleichfalls schon im Jahre 1893 über Antrag der Museumsleitung erlassene dienstliche Verfügung, dass die Betriebsdirectionen von sämmtlichen veralteten, durch neue Typen oder Constructionen ersetzten Betriebseinrichtungen und zur Betriebführung dienenden Inventargegenständen, soweit dieselben sich überhaupt zur Darstellung in einem Museum eignen, stets ein vollständiges und brauchbares Exemplar an das Museum abzuliefern haben, erfuhr letzteres seither in dem verhältnismässig kurzen Zeitraume von 9 Jahren eine Bereicherung um mehr als das $2^1/_2$fache seines ehemaligen Bestandes vom Mai 1893, indem dasselbe gegenwärtig einen Stand von 3475 Objecten aufweist.

Diese mächtige Entwicklung des Museums liess bald eine Weiterführung der Geschäfte nur so nebenher, ausserhalb der eigentlichen Dienstesobliegenheiten des mit seiner Leitung betrauten Organes der Staatsbahnverwaltung unthunlich erscheinen.

Bereits gelegentlich der Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung und der Errichtung des Eisenbahnministeriums im Jahre 1896 wurde daher von letzterem für das Museum bei seiner nunmehr gewonnenen Ausgestaltung als historisches Museum aller österreichischen Eisenbahnen eine eigene Leitung aufgestellt und dieselbe ursprünglich dem Präsidialbureau und ab 1. December 1897 dem Departement 6 des Eisenbahnministeriums für allgemeine Verwaltungsangelegenheiten unterstellt; zugleich wurden diesem Departement die bereits oben genannten technischen Beamten auch weiterhin als Beiräthe für technische Museumsfragen beigegeben, wobei nur an Stelle des Inspectors Hermann Ritter v. Littrow nach dessen Uebertritt in eine andere Berufssphäre der Baurath Karl Gölsdorf getreten war.

Zum unmittelbaren Leiter des Museums wurde der in den Ruhestand übergetretene Generaldirectionsrath der österr. Staatsbahnen, Hofrath Ignaz Konta ernannt, welcher sich bereits wiederholt auf dem Gebiete der österreichischen Eisenbahngeschichte fachliterarisch bethätigt hatte.

Dem neuen Leiter des Museums wurde in erster Linie die Sichtung, Katalogisirung und Neuaufstellung des ganzen Museumsbestandes zur Aufgabe gestellt, eine Arbeit, welche sich als eine um so schwierigere und mühevollere erwies, als in der Absicht, dem neuen

Kataloge für die Feststellung der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens einen selbständigen fachliterarischen Werth zu verleihen, zugleich bestimmt wurde, dass dieser Katalog ein beschreibender zu sein habe.

Die Erforschung des Ursprunges und der fachlichen Bedeutung vieler dem Museum einverleibter, namentlich aus den älteren Zeitperioden herrührender Objecte, sowie die Feststellung der biographischen Daten so mancher in der Portraitsammlung des Museums vertretenen Eisenbahnfachmänner erforderte zahllose zeitraubende Erhebungen, welche dem Leiter des Museums die Fertigstellung der ihm übertragenen Arbeiten und insbesondere die Verfassung des Kataloges, unter entsprechender Mitwirkung der oben genannten Beiräthe bezüglich der technischen Partien des Werkes, erst jetzt nach mehrjähriger Arbeit ermöglichten.

Die Anordnung des Stoffes in dem nun fertiggestellten Museumskataloge musste sich nach der Eigenart der Sammlung, welche sich in wesentlichster Weise von den ähnlichen Museen in Nürnberg und Budapest unterscheidet, richten.

Während sich letztere beide Schwester-Institute in ihrer Wesenheit als grossartige, mit bedeutendem Aufwande auf historischer Grundlage systematisch angelegte Modellsammlungen für die einzelnen Hauptfächer der Eisenbahntechnik und namentlich von Fahrbetriebsmitteln darstellen, besitzt das österreichische Eisenbahnmuseum nur eine verhältnismässig geringe Anzahl von Modellen, wie dieselben bei verschiedenen Anlässen, namentlich für Ausstellungszwecke, einzeln und ohne nähere Beziehung zueinander zur Anfertigung gelangten.

Den Hauptbestandtheil des Besitzstandes dieses Museums dagegen bildet eine reiche Fülle von Original-Erinnerungsgegenständen an die wechselvolle Entwicklungsgeschichte der österreichischen Eisenbahnen aus allen Zeitperioden und aus allen Zweigen des Dienstes, und zwar Erinnerungsgegenstände der verschiedensten Gattungen und Formen.

Bei dieser Lage der Dinge erübrigte nur die Anordnung des gesammten vorhandenen Materiales sowohl im Kataloge, als bei der räumlichen Aufstellung auf rein historischer Grundlage nach den drei grossen Epochen in der Geschichte der österreichischen Eisenbahnen, als welche zu bezeichnen sind:

1. Die Periode vom Beginne der Eisenbahnen im Jahre 1824 bis zur Veräusserung der ersten Staatsbahnen Mitte der Fünfziger-Jahre,

2. die Periode vom Beginne der Privatbahnära (Mitte der Fünfziger-Jahre) bis zur Wiedererrichtung eines grösseren Staatsbahnnetzes zu Beginn der Achtziger-Jahre,
3. die Periode vom Zeitpunkte der Wiedererrichtung eines Staatsbahnnetzes bis zur Gegenwart

und innerhalb dieser Epochen nach einzelnen Bahnverwaltungen und Bahngruppen.

Nur soweit bezüglich einzelner technischer Zweige das vorhandene Material eine einheitlichere und geschlossenere Darstellung ermöglicht, wurde dasselbe aus der allgemeinen Anordnung herausgehoben und in fachliche Specialsammlungen vereinigt.

Die Anlegung solcher Specialsammlungen erwies sich als thunlich:

a) bezüglich der Schienen, Oberbauanordnungen und Befestigungsmittel,

b) bezüglich der Wagenachslager und

c) bezüglich der Telegraphen-, Telephon- und Signaleinrichtungen.

Im Anhange zum historischen Museum der österreichischen Eisenbahnen werden bei demselben noch geführt:

a) eine in seinem Besitze befindliche Sammlung von historisch interessanten, auf verschiedene ausserösterreichische Eisenbahnen bezüglichen Gegenständen,

b) die bereits früher erwähnte werthvolle, zum grossen Theile gleichfalls auf ausserösterreichische Bahnen bezügliche Loehr'sche Sammlung von Eisenbahngeld, Eisenbahnmedaillen und Eisenbahnmarken, wobei bemerkt wird, dass die die österreichischen Bahnen betreffenden, dieser Sammlung angehörigen Medaillen an den entsprechenden Stellen des Hauptkataloges ihre Beschreibung fanden und endlich

c) eine erst in der Aufsammlung begriffene Zusammenstellung von Eisenbahn-Reclamemitteln in- und ausländischer Bahnverwaltungen.

Die räumliche Aufstellung der Museumsobjecte folgt, wie der beigeheftete Lageplan des Museums darthut, im Allgemeinen der vorstehend skizzirten Anordnung des Kataloges, nur dass besonders umfangreiche Objecte, wo die Raumverhältnisse es erforderten, aus ihrer, dem Kataloge entsprechenden Reihenfolge genommen und in einem zu ihrer Unterbringung geeigneten grossen Saale aufgestellt wurden.

Indem hiemit das Museum in dieser seiner, durch die erzielte Erweiterung nothwendig gewordenen neuen Gliederung und Aufstellung dem allgemeinen Besuche wieder eröffnet wird, kann nur dem innigen Wunsche Ausdruck gegeben werden, dass das lehrreiche Institut auch fernerhin dem regen Interesse aller Fachgenossen begegnen und fortgesetzt der warmen thatkräftigen Unterstützung derselben theilhaft bleiben möge, damit es durch allmälige Ausfüllung der noch vorhandenen Lücken voll zu demjenigen ausreife, was es für die Nachwelt zu sein anstrebt, nämlich zu einem in seiner Vollständigkeit stolzen und abgerundeten Bilde der gesammten, trotz vielfach schwieriger und ungünstiger Zeitverhältnisse machtvollen Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens — zum Ruhme des eigenen Vaterlandes und zur Ehre aller jener Männer desselben, die ihre Lebensarbeit erfolgreich in den Dienst des geflügelten Rades, dieses Wahrzeichens des unbestreitbar grössten der vielen mächtigen Culturfortschritte des XIX. Jahrhundertes stellten.

Wien, im Juni 1902.

Museumsordnung.

1. Das historische Museum der österreichischen Eisenbahnen ist — ausgenommen die Zeit vom 15. Juli bis 15. September, während welcher es vom Jahre 1903 angefangen Reinigungsarbeiten halber geschlossen bleibt — an jedem Samstage, auf welchen kein Feiertag fällt, in der Zeit von 12 bis 4 Uhr nachmittags, sowie am ersten Sonntage eines jeden Monates in der Zeit von 9 bis 12 Uhr Vormittags dem allgemeinen Besuche geöffnet.

2. Die Besucher des Museums sind gebeten, die ausgestellten Museumsobjecte nicht zu berühren.

   Eine gewünschte eingehendere Besichtigung einzelner nicht ohnehin offen aufliegender Museumsobjecte zu Studien- oder anderen ähnlichen Zwecken, sei es während der allgemeinen Besuchstunden, sei es ausserhalb derselben, ist bei der Museumsleitung anzumelden, und von letzterer durch ihr Dienstpersonal und unter Beaufsichtigung desselben zu ermöglichen.

   Die Besichtigung der nicht in einer Vitrine exponirten, sondern in verschlossenen Laden aufbewahrten Bestandtheile der Loehr'schen Eisenbahn-Münzen, Geldzeichen- und Markensammlung kann nur über besondere Bewilligung der Museumsleitung und unter Intervention eines Beamten derselben stattfinden.

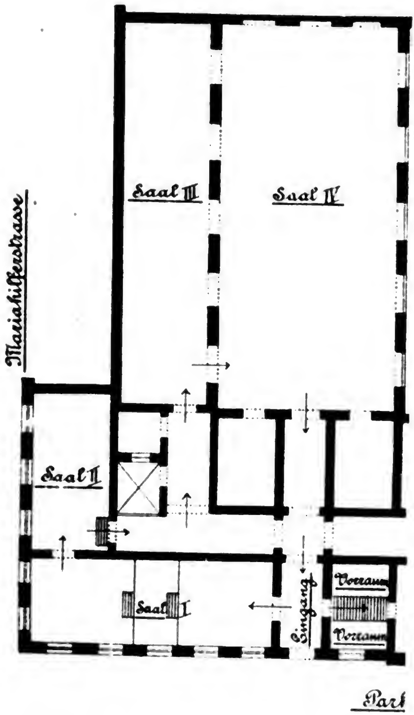
3. Zu einer von Vereinen, Corporationen etc. ausserhalb der in Punkt 1 bestimmten allgemeinen Besuchzeit gewünschten Besichtigung des Museums ist die Bewilligung beim Departement 6 des Eisenbahnministeriums einzuholen, welches gegebenenfalls Tag und Stunde für die zugelassene Besichtigung bestimmen wird.

4. Das Entlehnen von Museumsgegenständen zum Gebrauche ausserhalb der Räume des Museums für Zwecke vorzunehmender Studien oder abzuhaltender Vorlesungen u. dgl. m. ist grundsätzlich ausgeschlossen.

5. Eine Exponirung von Museumsobjecten bei öffentlichen Ausstellungen darf nur in jenen Fällen stattfinden, in welchen das Eisenbahnministerium selbst, oder in dessen Auftrage eine andere Staatseisenbahnbehörde, bezw. das historische Museum der österreichischen Eisenbahnen sich an der betreffenden Ausstellung betheiligt, und somit als Aussteller der betreffenden Objecte fungirt.
6. Eine Ausnahme von den Bestimmungen der Punkte 4 und 5 ist nur insoweit zulässig, als bezüglich einzelner Museumsobjecte anlässlich ihrer Einverleibung in das Museum deren Spender sich das Dispositionsrecht nach der einen oder anderen Richtung ausdrücklich vorbehalten haben.
7. Aus Sicherheitsrücksichten ist das Rauchen in allen Räumen des Museums verboten.

Wien, im Juni 1902.

Lageplan d



Saal I u. II: Katalog №. 1-830.
Saal III: Specialsammlung C
und grössere Objecte

Vom Beginne der Eisenbahnen im Jahre 1824 bis zur Veräusserung der ersten Staatsbahnen, Mitte der Fünfziger-Jahre.

1) Bildnis (in Rahmen): Franz Joseph Ritter von Gerstner, Dr. Phil., k. k. Gubernialrath, geistiger Schöpfer der in Prag (1801—1806) errichteten ältesten deutschen hohen technischen Bildungsstätte, Professor der höheren Mathematik und der Mechanik bei der böhmisch-ständischen technischen Lehranstalt und k. k. Director der physischen, mathematischen und technischen Studien an der Carl Ferdinand-Universität in Prag, sowie k. k. Landes-Wasserbaudirector für Böhmen, geboren zu Komotau 23. Februar 1756, gestorben zu Mladiegow bei Jičin in Böhmen am 25. Juni 1832. Er war der Erste, der für die Erbauung von öffentlichen Eisenbahnen am europäischen Festlande wirkte; er pflog hierüber umfassende Studien, veröffentlichte das Ergebnis derselben in dem Buche »Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Strassen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Canäle, Eisenwege oder gemachter Strassen vorzuziehen sey« (Prag 1813), und machte nach sorgfältiger Untersuchung aller damals vorgelegenen Canal-Projecte den Vorschlag, die altgeplante Verbindung der Donau mit der Moldau nicht mittels eines Canales sondern mittels einer Eisenbahn zu bewerkstelligen. Das erwähnte Buch ist demnach die älteste Publication, welche die Anlage von Eisenbahnen in Oesterreich zum Gegenstand hat. In den Jahren 1830—1831 wurde sein grosses Werk »Handbuch der Mechanik« herausgegeben (s. Nr. 24), dessen Capitel VII gleichfalls von den Eisenbahnen handelt. — Das Bild ist im Jahre 1833 von Joh. Passini nach einem Gemälde — vermuthlich demjenigen, welches einige Komotauer Bürger, die Zeitgenossen G.'s gewesen, im Jahre 1815 von dem Künstler Bergler malen und sodann in den städtischen Rathssaal aufnehmen liessen — gestochen worden.

2) Bildnis (in Rahmen): Franz Anton Ritter von Gerstner, geboren zu Prag, am 11. Mai 1793, besuchte daselbst das polytechnische Institut, wurde 1818 Professor der praktischen Geometrie am polytechnischen Institut zu Wien, gab aber alsbald das Lehramt auf, um sich — über Aufforderung des damaligen Präsidenten der Commerz-Hofstelle, Ritter v. Stahl — der Verwirklichung des von seinem Vater (Franz Josef v. Gerstner, s. Nr. 1) angeregten Projectes der Herstellung einer die Donau mit der Moldau verbindenden Eisenbahn zu widmen. Er unternahm zu diesem Zwecke (1822) eine Studienreise nach England, erbaute nach seiner Heimkehr eine etwa 230 m lange Versuchsbahn im Wiener Prater, auf welcher wochenlang (wie G. selbst schrieb) »Probefahrten stattfanden, deren Erfolg über den unendlichen Vortheil der Einführung der Eisenbahnen entschieden hat.« Nach Vollendung der technischen Vorarbeiten überreichte er am 29. December 1823 beim königl. böhm. Landespräsidium das Concessionsgesuch und erhielt am 7. September 1824 ein ausschliessendes Privilegium zum »Baue einer, zwischen Mauthausen und Budweis die Donau und Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn« (s. Nr. 4). Am 1. October 1824 veröffentlichte er eine Brochure »Ueber die Vortheile einer Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau«, welche Schrift gleichsam ein Prospect seines Unternehmens war, und thatsächlich die Bildung einer Actien-Gesellschaft für dasselbe, nämlich der »k. k. priv. Ersten Eisenbahn-Gesellschaft«, bewirkte. Diese übernahm das Privilegium und betraute G. mit der Bauführung. Er war daher der Begründer und zum bedeutenden Theile auch Erbauer der ersten österreichischen Eisenbahn, die zugleich die erste auf dem europäischen Festlande gewesen. Die Vollendung derselben war ihm jedoch nicht beschieden. Misshelligkeiten, — hervorgerufen durch die Unzulänglichkeit des Baucapitals und die sohin angeordneten Projects-Aenderungen, welche die seit seiner zweiten Bereisung Englands (1826) angestrebte Einführung des Dampfbetriebes ausschlossen — bestimmten ihn vielmehr, sich von seiner Schöpfung zu trennen. Nach der Fertigstellung der ersten Hälfte der Bahn, nämlich der 8·25 Meilen (62·6 km) langen Strecke Budweis—Leopoldschlag—Kerschbaum legte er am 30. September 1828 die Bauführung nieder. Ein Jahr vorher schon veröffentlichte er, gleichsam zur Erklärung und

Rechtfertigung des vermehrten Bauaufwandes, »eine Sammlung der Actenstücke in Betreff der Ausführung der Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau«, Wien 1827 (s. Nr. 5); ebenso am 12. Februar 1829 eine, binnen 10 Tagen verfasste nochmalige Darstellung der »Vortheile der Unternehmung einer Eisenbahn zwischen der Donau und Moldau«. Im selben Jahre ging G. abermals nach England; 1830 bis 1831 gab er das noch von seinem Vater verfasste grosse Werk »Handbuch der Mechanik« (s. Nr. 24) heraus; 1834 ging er nach Russland, wo er dem Kaiser Nicolaus I. grosse Eisenbahn-Projecte vorlegte, von denen er jedoch nur ein Bruchstück, nämlich die Linie von St. Petersburg bis Zarskoje-Selo, für welche er am 20. December 1835 die Concession erhalten hatte, verwirklichte. Fortwährende Anfeindungen seitens der dortigen Regierungsorgane verleideten ihm die Arbeit, wiewohl dieselbe unter der wackeren Mithilfe österreichischer Ingenieure bestens gedieh. Er verliess Russland, noch bevor die Bahn dem Betriebe übergeben wurde, und konnte nur das stolze Bewusstsein mit sich nehmen, auch die erste russische Bahn erbaut zu haben. Im Jahre 1839 ging er nach Amerika, wo er ein neues Feld für seine Thätigkeit zu gewinnen hoffte, aber schon am 12. April 1840 in Philadelphia vom Tode ereilt wurde. Das Bildnis ist von dem Prager Künstler Anton Hrdlička nach einem im Privatbesitze befindlichen Portrait aus den Dreissiger-Jahren für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie« im Jahre 1896 angefertigt worden.

3) Büste: Franz Anton Ritter von Gerstner, Begründer und zum Theile auch Erbauer der ersten österreichischen Eisenbahn (Biographie s. Nr. 2). Vormals diente diese nach dem eben erwähnten Portrait angefertigte Büste mit noch drei anderen (Watt, Robert Stephenson und Oersted) zur Ausschmückung des alten Wartsaales I. Classe im Wiener Bahnhofe der Kaiserin Elisabeth-Bahn, welchem Zwecke sie vom Verwaltungsrathe dieser Bahn zur Zeit ihres Baues (1858) gewidmet wurden.

4) Privilegiumsurkunde (auf Pergament, in rothem Sammteinbande mit schwarzen und gelben Bändern und einem in vergoldeter Messingkapsel »anhangenden kaiserl. königl. und erzherzoglich grösseren Insiegel«), womit Kaiser Franz I. am 7. September

1824 dem Professor Franz Anton Ritter von Gerstner (s. Nr. 2) »ein ausschliessendes Privilegium zu dem Baue einer zwischen Mauthausen und Budweis die Donau mit der Moldau verbindenden Holz- und Eisenbahn« auf fünfzig nacheinander folgende Jahre verliehen hat, mit dem Rechte, auf derselben alle Arten Güter und Waaren mit eigenen Wagen zu verführen, ferner mit dem weiteren Zugeständnisse, dass er nach Ablauf der fünfzig Privilegienjahre mit den Real- und Mobilarzugehörungen seiner dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten und walten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten könne, und dass die Staatsverwaltung, wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, keinen Anstand nehmen werde, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen. — Diese Eisenbahn war die erste für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenstrasse auf dem europäischen Festlande; dieselbe hatte eine Spurweite von 1·109 m und wurde mit Pferden betrieben. Die Eröffnung ihrer ersten, 7 Meilen (53·1 km) langen Strecke Budweis—Trojern fand am 7. September 1827 statt.

5) »Sammlung der Actenstücke in Betreff der Ausführung der k. k. priv. ersten österr. Eisenbahn zwischen der Moldau und der Donau. Wien bei Tendler und von Manstein. 1827.« Das Büchlein enthält nebst der Privilegiums-Urkunde insbesonders auch den Vertrag vom 12. März 1825, womit Gerstner das ihm ertheilte ausschliessliche Privilegium an eine Actien-Gesellschaft übertrug, ferner die mittelst Hofkanzlei-Decretes vom 2. October 1826 genehmigten Statuten der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft, schliesslich Berichte an die Actionäre über den Stand des Unternehmens und Uebersichten der Baukosten.

6) Eine alte Actie (in Rahmen) der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft, mit der Abbildung eines Salztransportzuges der Budweis-Linzer Pferdebahn und folgendem Texte: »Nr. 1342. Die Direction der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft erklärt hiemit, dass Herr .... oder jeder rechtmässige Inhaber dieser Urkunde, infolge der geleisteten statutenmässigen Einlage von zweihundert Gulden Conv. Münze, auf

welche nie eine Zuzahlung statt haben kann, Eigenthümer der Actie Nr. 1342 geworden ist und daher an allen Vortheilen und Dividenden Theil zu nehmen hat, welche der Gesellschaft vermög des Allerhöchsten Privilegiums und der genehmigten Statuten zustehen und zustehen werden. Wien den 1. Jänner 1828. Die Direkzion der k. k. priv. ersten Eisenbahn Gesellschaft, Geymüller. Ritter.« (Geschenk des Herrn Leonhardt Schweigert, k. k. Regierungsrathes, Directors der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.)

7) Privilegiumsurkunde (auf Pergament, in rothem Sammteinbande und auch sonst gleicher Ausstattung wie bei Nr. 4) vom 16. Juni 1829, womit Kaiser Franz I. dem Bau-Ingenieur und Unternehmer Franz Zola ein ausschliessendes Privilegium zum Baue einer »Holz- und Eisenbahn« zwischen Gmunden und Linz auf fünfzig nacheinander folgende Jahre ertheilt hat. Diese Bahn war als Fortsetzung der ersten österr. Eisenbahn (Budweis-Mauthausen resp. Linz) und zur Verbindung der Donau mit dem Gmundener-See gedacht. Die Bestimmungen des Privilegiums gleichen im Wesentlichen denjenigen des Privilegiums der vorgenannten Pferdeeisenbahn (s. Nr. 4). Zola verkaufte das Privilegium am 4. September 1830 an Maria Treitl und Emanuel Kirschbaum, welche jedoch die zum Bau erforderlichen Geldmittel ebenfalls nicht aufzubringen vermochten; es wurde also zufolge a. h. Entschliessung vom 18. Juni 1832 »wegen nicht erfüllter Bedingung« für erloschen erklärt und zugleich durch ein den Handelshäusern Geymüller, v. Rothschild und Stametz verliehenes neues Privilegium ersetzt (s. Nr. 8).

8) Privilegiumsurkunde (auf Pergament, in rothem Sammteinbande und auch sonst in gleicher Ausstattung wie bei Nr. 4), womit Kaiser Franz I. am 18. Juni 1832 — unter gleichzeitiger Ausserkraftsetzung des Zola'schen Privilegiums (s. Nr. 7) — den als Haupt-Interessenten an der ersten Eisenbahn-Gesellschaft betheiligten Handelshäusern Geymüller, Rothschild und Stametz ein 50jähriges ausschliessendes Privilegium für die Linz-Gmundener Bahn unter fast gleichen Bedingungen wie bei Nr. 4 ertheilt hat. Auf der letzten beschriebenen Blattseite dieser Urkunde befindet sich der von dem Registraturs-Director der k. k. vereinigten Hofkanzlei, Vincenz von Eyszen, eingetragene und unterzeichnete Vermerk, dass das Privilegium »in Folge der

von der k. k. vereinigten Hofkanzley unterm 14. Februar 1834. Zahl 3528, ertheilten Genehmigung an die erste privilegirte Eisenbahngesellschaft abgetretten wurde«.

9) »Plan der k. k. Chaussée und der im Bau begriffenen Eisenbahn von Budweis bis zum Scheidungspunkte bei Leopoldschlag nebst ihren nächsten Umgebungen«; gezeichnet von Valentin Casimir Pilarski ca. 1825. Höhenmassstab 1″ = 100°, Längenmassstab 1″ = 1200°; Massstab für den Grundriss der Eisenbahn 1″ = 1000°.

10) Karte (in Rahmen) mit »Grundriss und Ansichten der k. k. priv. ersten Eisenbahn von Budweis bis Mauthausen zur Verbindung der Moldau mit der Donau, hierdurch der Donau mit der Elbe, sonach des schwarzen Meeres mit der Nordsee durch den Continent«; gestochen von A. Leitner ca. 1826. Die Bahntrace ist in gelber Farbe ersichtlich gemacht; zu beiden Seiten der Situation sind bauliche Anlagen (Damm, Einschnitt, Brücke) und Fahrbetriebsmittel (Mariazeller, Horzowitzer und englische Waggons), sowie deren Verwendungsart bildlich dargestellt. Das letzte Bild in der unteren rechten Ecke zeigt, wie späterhin auch auf der Schönerer'schen Darstellung (s. Nr. 21) die Ueberlegenheit der Bahn über das gewöhnliche Achsfuhrwerk.

11) Längenprofil (in Heft gebundene Handzeichnung) der Eisenbahntrace vom Scheidungspunkte nächst Leopoldschlag bis Mauthausen, aus dem Jahre 1826 (November); ausgeführt in Farben, jedoch sehr einfach und ohne Auszeichnung der Kunstobjecte. Diese Strecke ist, infolge der mit a. h. Entschliessung vom 7. October 1830 bewilligten Einmündung der Bahn in Linz statt in Mauthausen, nicht zur Ausführung gelangt.

12) Mappe mit:

a) Grundeinlösungsplan für die Linz-Budweiser Pferdebahn (68 Blätter), triangulirt und vermessen von den Ingenieuren Valent. Casim. Pilarski, A. Saenger und C. Zeller im Jahre 1826;

b) Schichtenplan für die Strecken von Budweis bis zur Kapelle am Scheidungspunkte (14 Blätter), triangulirt und vermessen von den Ingenieuren Valent. Casim. Pilarski, Franz Tomsa und A. Saenger im Jahre 1826; charakteristisch dadurch, dass nur die Höhencôten verzeichnet erscheinen, die Schichtencurven hingegen nicht gezogen sind.

13) Heft (gebunden), enthaltend das handgezeichnete Längenprofil der Eisenbahntrace vom Scheidungspunkte bei Leopoldschlag bis Lest in Oberösterreich, aus dem Jahre 1827; unterfertigt von Bergauer und Pilarski, beide Hilfsingenieure Gerstner's. In diesem zu den ältesten österreichischen Längenprofilen von thatsächlich ausgeführten Eisenbahnen gehörenden Profile ist das Terrain in Farben angelegt; die Auf- und Abträge sind aber nur durch schwarze Linien ober- und unterhalb der Gleichungsebene angedeutet, und die Kunstobjecte fehlen gänzlich.

14) Grosser Foliant mit Grundeinlösungsplänen für die k. k. priv. erste Eisenbahn von Budweis bis Linz (Urfahr) aus der Zeit von ca. 1827—1830. 68 Blätter, u. zw.: I bis XL umfassend den böhmischen, dann XLI bis LXVIII umfassend den österreichischen Theil der Bahn. Der besonders sorgfältig und in Farben ausgeführte Plan enthält auch zahlreiche Bleistiftnotizen aus den Siebziger-Jahren mit interessanten Angaben über die Preise, welche bei dem aus Anlass des Umbaues der Bahn in eine Locomotivbahn vorgenommenen Abverkaufe der ausser Benützung gekommenen Grundflächen und Baulichkeiten angeboten, bezw. erzielt wurden; z. B.: Wächterhaus sammt 65 □-Kl. (2·3 a) Garten fl. 350 bis fl. 500; Mathias Licha Haus fl. 300 und 400 □-Kl. (14·4 a) Grund à 10 kr. fl. 40; Franz Hillebrand für den Stationsplatz Kerschbaum sammt fundus instructus fl. 1000 und für Grund per □-Kl. (3·6 m²) 1 kr.; Michl Rudelstorfer u. A. 5965 □-Kl. (2·1 ha) den Einlösungspreis per fl. 360; Graf Buquoi Wächterhaus sammt 214 □-Kl. (7·7 a) Grund fl. 120, u. s. w.

15) Mappe mit:

a) »Profil des Äust-Baches von Pastberg bis zur Donau und Profil der Chaussée vom Scheidungspunkte bis Mauthausen«;

b) »Längenprofil der k. k. Chaussée vom Salzmagazine in Budweis bis zum Scheidungspunkte bei Leopoldschlag«; gezeichnet vom Ingenieur Karl Roll ca. 1828.

16) Mappe mit:

a) »Grundriss der Eisenbahntrace vom Scheidungspunkte bei Leopoldschlag bis Lest in Oberösterreich, vom Jahre 1828, in 8 Blättern.«

b) »Grundriss der Eisenbahntrace von Lest bis Mauthausen, vom Jahre 1829, in 26 Blättern.« Im grossen Massstabe (1 Zoll = 20, bezw. 40 Klafter) ausgeführt und in verschiedenen Farben angelegt, geben diese Zeichnungen ein deutliches Bild der Bahntrace und der von ihr durchzogenen Culturen, der Dämme und Abgrabungen, Wasserläufe, Niveauverhältnisse etc. — Sämmtliche Blätter sind unterfertigt: »Coram me Ed. Schmidl; Bergauer; Pilarski.«

c) »Grundriss der Eisenbahn zwischen Leopoldschlag und Mauthausen in einer Länge von 35.035 Klafter (66·4 km) mit einem Projectionsprofile auf die von der kürzesten Verbindungslinie beider Endpunkte wenig abweichenden Meridianfläche in einer Länge von 21.008 Klafter (39·8 km); Chaussée-Länge 25.300 Klafter (48 km).« Mit vielen Details ausgestattet, enthält diese Zeichnung auch die verschiedenen, in den Jahren 1825 und 1826 projectirt gewesenen, jedoch ihrer Kostspieligkeit wegen aufgegebenen Tracenzüge, sowie die verschiedenen Rectificirungen an der blos bis Lest wirklich ausgeführten Trace. — (Statt der Strecke Lest—Mauthausen wurde jene von Lest nach Linz gebaut; vergl. Nr. 11.) — Die Signatur der Zeichnung lautet: »Freystadt den 19. Jänner 1830. Coram me Ed. Schmidl.«

d) »Plan der k. k. priv. ersten Eisenbahn von Budweis bis zum Scheidungspunkte oberhalb Leopoldschlag.« Massstab: 1 Zoll = 120 Klafter.

17) Mappe mit (Situations-) »Plan der zu erbauenden Eisenbahn von Gmunden über Lambach und Wels bis nach Linz, nebst ihren nächsten Umgebungen«; Handzeichnung in Farben (das Längenprofil in Sepia) ausgeführt von dem nachmaligen ersten Concessionär dieser Bahn, Ingenieur und Bauunternehmer Franz Zola zu Linz, am 24. November 1828. Massstab für den Grundriss und das Längenprofil 1 Zoll = 400 Klafter, für die Höhen 1 Zoll = 20 Klafter.

18) Heft (gebunden), enthaltend das Uebersichts- und Detail-Längenprofil »der im Jahre 1829 in Bau genommenen Eisenbahnstrecke vom Scheidungspunkte bei Leopoldschlag bis Lest in einer Länge von 13.039 Wiener Klafter (24·6 km)«. In dieser Handzeichnung sind das Terrain wie auch die Anschüttungen und

Abgrabungen in verschiedenen Farben angelegt, wodurch die einzelnen Arbeiten charakterisirt erscheinen. Dieselbe trägt die Fertigung: »Freystadt im August 1829. Eduard Schmidl.« — Massstab: bei der Uebersicht 1 Zoll = 500 Klafter für die Längen und 1 Zoll = 20 Klafter für die Höhen; bei dem Detail-Längenprofile 1 Zoll = 20 Klafter für die Längen und 1 Zoll = 5 Klafter für die Höhen.

19) Heft (gebunden), enthaltend das Uebersichts- und Detail-Längenprofil »der im Jahre 1829 in Bau genommenen Eisenbahnstrecke vom Scheidungspunkte bei Leopoldschlag bis Lest, in einer Länge von 13.362 Wiener Klafter (25·3 km).« Diese Handzeichnung ist laut einer ihr beigesetzten Bleistift-Bemerkung ebenfalls im August 1829 von Eduard Schmidl angefertigt, u. zw. ganz in der gleichen Weise wie das in der vorhergehenden Nummer angeführte Profil, umfasst jedoch eine um 323° (612 m) längere Strecke, nämlich ein 109° (206 m) langes, dem Scheidungspunkte vorgelegenes Fragment und eine bei Lest um 214° (406 m) über die k. k. Chaussée hinausragende Theilstrecke.

20) »Rechnung über den Bau der $3^1/_3$ Meilen (25 km) langen Strecke der Eisenbahn vom Scheidungspunkte des Gebirges unweit Leopoldschlag bis Lest, ausgeführt in den Jahren 1829 und 1830.« Aus dieser, einen grossen Folianten (Ledereinband) füllenden, von dem bauführenden Ingenieur der genannten Pferdebahnstrecke, Mathias Schönerer, in den Tagen vom 22. December 1830 bis 1. Jänner 1831 aufgestellten Rechnung sind mancherlei wissenswerthe Daten, insbesonders über die damaligen Preisverhältnisse zu entnehmen; z. B. die ganze 13.362° (25·3 km) lange Strecke vom Scheidungspunkte bis Lest kostete (laut Uebersicht S. 186 d. Rechnung) 203.805 fl. 46 kr. C. M. oder sammt fundus instructus 215.478 fl. 20 kr. C. M., mithin pro Curr.-Klafter 13 fl. $15^1/_2$ kr. C. M.; die einzelnen Durchschnittspreise haben betragen: für 1 Joch eingelösten Grund 136 fl. 39 kr. C. M. (S. 5), für 1 □-Kl. Rasenausstechen und Bekleidung der Damm-Böschungen 1·5 kr. (S. 21), für 1 Cub.-Kl. Erdarbeiten 50·7 kr. (S. 40), für 1 Cub.-Kl. trockene Bahnmauer 4 fl. $43^1/_{10}$ kr. C. M. (S. 53), für 1 Cub. Kl. Bruchsteine 3 fl. $35^6/_{10}$ kr. C. M. (S. 67), für 1 Cub.-Kl. nasses Bruchsteinmauerwerk 5 fl. $29^4/_{10}$ kr. C. M. (S. 81), für 1 Curr.-Kl. Holzbrücke bis 5° Spannweite 19 fl. $37^6/_{10}$ kr. C. M. (S. 83), für

1 Curr.-Kl. Holzbahn (Schwellen sammt Legung) 53·3 kr. (S. 99), für 1 Ctr. (56 kg) flache gusseiserne Schienen sammt Zufuhr 4 fl. 46 3/10 kr. C. M. desgleichen für 1 Ctr. schmiedeiserne Schienen 7 fl. 50 5/10 kr. C. M. (S. 106), für 1 Curr.-Kl. Schmiedeisenschienen-Oberbau (30pfündig) 2 fl. 31 6/10 kr. C. M., desgleichen für 1 Curr.-Kl. Gusseisenschienen-Oberbau (67pfündig) 2 fl. 51 5/10 kr. C. M. (S. 109—110) u. s. w., u. s. w.

21) Bild (in Rahmen): »Ansicht eines Theiles der Eisenbahn von Budweis nach Linz zur Verbindung der Moldau mit der Donau.« Dasselbe hat folgenden Text: »Die Scheidungsfläche des Gebirges, über welches die bey ihrer Vollendung 17 n. ö. Meilen (129 km) lange Bahn führet, ist über der Moldau bey Budweis 174 W. Klafter (330 m), über der Donau bey Linz 245 W. Klafter (464 m) erhaben. Die Fahrbahn ist einfach mit Ausweichungsplätzen versehen und besteht aus hölzernen, mit schmiedeisernen Schienen benagelten Geleisebäumen, auf welchen die Wagenräder laufen. Ein Pferd zieht auf horizontaler Bahn 120 W. Centner (67 q) reine Last, auf 3 aneinander gehängten Wägen vertheilt, und legt eine n. ö. Meile (7·5 km) bey schwerem Zuge in 1 1/2, bey leichtem dagegen in 1/2 Stunde zurück. Die Bespannung wird im Mittel alle 2 5/6 Meilen (21 km) gewechselt, da der Transport ohne Aufenthalt Statt findet. Die Kosten der ganzen Unternehmung, welche im Jahre 1832 vollendet seyn kann, werden sich auf circa 1,700.000 Gulden Conventions-Münze belaufen. Der löblichen Direkzion der k. k. privilegirten ersten Eisenbahn-Gesellschaft in tiefster Ehrfurcht gewidmet von M. Schönerer, bauführender Ingenieur der Unternehmung.« Das Bild zeigt auf der Bahn: einen offenen Personenwagen, einen Holztransportwagen, endlich einen aus drei mit je 40 Centner (22 q) beladenen Wagen bestehenden Salztransportzug, sämmtlich verkehrend mit einer Bespannung von je e i n e m Pferde; ferners auf der Chaussée (gleichsam als Gegenstück zu dem Salztransportzuge der Eisenbahn) einen mit z w e i Pferden bespannten, mit Salzfässern im Gewichte von zusammen 20 Centner (11 q) beladenen Frachtwagen. Entworfen von Math. Schönerer (1829 oder 1830) und lithographirt von J. Sforzi, bezweckte das Bild wahrscheinlich die Anlage der Bahn, sowie ihre gegen das gewöhnliche Achsfuhrwerk weitaus grössere Leistungsfähigkeit zu veranschaulichen und hiedurch neue Theilnehmer zu gewinnen,

deren das Unternehmen damals, wegen des Mangels der zur Bauvollendung noch erforderlichen Geldmittel, dringend bedurfte.

22) Heft (gebunden), enthaltend das Uebersichts- und Detail-Längenprofil »der im Jahre 1829 für den Fortsetzungsbau projectirten Eisenbahnstrecke von Lest bis Mauthausen in einer Länge von 21.996 Klafter (41·7 km)«; Handzeichnung nach Art der unter Nr. 18 und 19 eingetragenen Längenprofile und versehen mit der Signatur: »Freystadt, den 19. Jänner 1830. Coram me Ed. Schmidl. Bergauer.« — Der Bau dieser Strecke ist unterblieben (vgl. Nr. 11).

23) Heft (gebunden), enthaltend die »Uebersicht des Längenprofils der Eisenbahntrace von Lest bis Linz.« Auch diese Zeichnung ist in demselben Massstabe und in der gleichen Ausführungsweise wie die früher erwähnten Längenprofile angefertigt; sie trägt die Signatur: »Wien, den 25. November 1830. Schönerer.«

24—25) »Handbuch der Mechanik von Franz Josef Ritter von Gerstner, k. k. Gubernialrath etc., aufgesetzt, mit einigen Zusätzen vermehrt und nebst einem Atlas (Nr. 25) mit 40 Kupfertafeln, herausgegeben von Franz Anton Ritter von Gerstner (Prag, 1830 und 1831)«. Capitel VII dieses grossen Werkes handelt von den Eisenbahnen und enthält auch historische Daten über dieselben. Unter den Kupfertafeln sind (als Nr. 37 bis 40) vorhanden: der »Grundriss der Eisenbahnstrecke von Budweis bis zum Scheidungspunkte des Gebirges oberhalb Leopoldsschlag, unter der Leitung des Herrn Franz Anton Ritter von Gerstner vom Jahre 1825 bis 1828 erbaut«, — und das Längenprofil dieser 32.225 Klafter (61 km) langen Eisenbahnstrecke. (Das Buch wurde dem k. k. österr. Eisenbahnmuseum von Herrn Hermann Strach, Ober-Official der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gespendet; der dazugehörige Atlas ist ein Geschenk des Herrn Anton Orleth, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.)

26) »Karte (in Rahmen) der Eisenbahn zwischen Budweis und Linz zur Verbindung der Donau mit der Moldau. Herausgegeben vom Bauführer M. Schönerer« (wahrscheinlich im Jahre 1832 oder 1833). Dieselbe enthält den vollständigen Situationsplan und das Längenprofil »der 67.940 Wiener Klafter oder beinahe 17 Meilen langen Eisenbahn« (127 km), wie auch das Längen-

profil »der 50.340 Wiener Klafter oder $12^{6}/_{10}$ Meilen langen k. k. Chaussée« (95·6 km); ferners tabellarische Verzeichnisse der Entfernungen zwischen den Profilpunkten, dann der Steigungsverhältnisse dieser Pferdebahn, und Abbildungen sowohl eines ganzen Güterzuges (Salztransport), als auch der Stirn- und der Längenansicht eines einzelnen, mit 40 Centner beladenen Salzwagens derselben. Die Karte hat folgende Ueberschrift: »Der Bau dieser Bahn wurde durch eine privilegirte Actien-Gesellschaft in dem Zeitraume der Jahre von 1825 bis 1832 ausgeführt, erforderte 320.000 Kubik-Klafter (2,182.720 m^3) Erdarbeiten, 42.100 Kubik-Klafter (287.164 m^3) trockene, 7500 Kubik-Klafter (51.158 m^3) nasse Steinmauern, 965 Kanäle und und Brücken, zusammen einen Aufwand von 1,654.322 Conventions-Gulden. Die Bahn wird seit 1ten August 1832 in ihrer ganzen Länge ununterbrochen zum Transporte des Salzes und aller Arten Güter benützt: sie ist einfach, mit Ausweichungsplätzen versehen und besteht aus hölzernen, mit schmiedeisernen Schienen benagelten Geleisen. Ein Pferd zieht im Durchschnitte der ganzen Strecke 70 W. Zentner (3920 kg) reine Ladung, auf der bestehenden k. k. Chaussée dagegen höchstens 10 Zentner (560 kg) und bedarf noch an mehreren Orten der Vorspann. Die Bahn-Traçe geht von Budweis bis Lest, $^{2}/_{3}$ Theile der Länge, in der Richtung nach dem $3^{1}/_{2}$ Meilen unterhalb Linz liegenden Markte Mauthausen; nach Vollendung dieser Bahnstrecke war man, der eingetretenen, veränderten Kommerz-Verhältnisse und der projectirten Fortsetzung der Bahn nach Gmunden wegen, genöthigt, quer über Thäler und Berge den Weg nach Linz zu nehmen, was nur durch eine minder vollkommene Traçe erreicht werden konnte.«

27) Dieselbe »Karte der Eisenbahn zwischen Budweis und Linz« in rothem Lederschuber. (Geschenk der Frau Marie Christiany, geb. Edle v. Schönerer.)

28) Heft (gebunden), enthaltend die Uebersicht des Längenprofils der Eisenbahn-Trace von Gmunden bis Linz (9 Meilen = 68 km). Diese Zeichnung gleicht ebenfalls den vorangehend (z. B. unter Nr. 23) angeführten Längenprofilen, doch ist der Massstab ein kleinerer, nämlich: bei der Uebersicht 1 Zoll = 600 Klafter für die Längen und 1 Zoll = 40 Klafter für die Höhen, beim

Detail-Längenprofil 1 Zoll = 40 Klafter für die Längen und 1 Zoll = 5 Klafter für die Höhen. Sie wurde im Herbste 1833 von dem Bauführer M. Schönerer angefertigt und ist von demselben eigenhändig unterschrieben.

29) Mappe mit:

a) »Plan für die Grundeinlösung zur Eisenbahn von Linz bis Gmunden, aufgenommen im Jahre 1834/35.« Massstab 1 Zoll = 20 Klafter (23 in Farben schön ausgeführte Blätter);

b) »Plan (für die Grundeinlösung) der Seitenbahn nach Zitzlau, aufgenommen im Jahre 1835.« Massstab 1 Zoll = 20 Klafter (1 Blatt).

30) »Karte (in Rahmen) der Eisenbahn zwischen Linz und Gmunden, als Fortsetzung der Bahn von Budweis nach Linz.« Herausgegeben vom Bauführer M. Schönerer« (wahrscheinlich 1835). Dieselbe enthält den vollständigen Situationsplan und das Längenprofil »der 35.820 W. Klafter oder beinahe 9 Meilen (68 km) langen Eisenbahn«, wie auch das »Längenprofil der 36.530 W. Klafter oder 9$^1/_8$ Meilen (69 km) langen k. k. Chaussée von Linz bis Gmunden«, ferners tabellarische Verzeichnisse der Entfernungen zwischen den Profilpunkten, dann der Steigungsverhältnisse dieser Pferdebahn, und Abbildungen eines der seit 1835 eingerichteten Personenzüge derselben, bespannt mit zwei hintereinander laufenden Pferden und bestehend aus zwei gedeckten Wagen I. Classe und zwei offenen Wagen II. Classe, endlich Abbildungen einer Drehscheibe und einer »Ausweichbahn«. Die Karte hat folgende Ueberschrift: »Dieses Unternehmen wurde durch die privilegirte Actien-Gesellschaft der Budweis-Linzer Eisenbahn mit einem Capitals-Aufwande von 650.000 Conventions-Gulden, wobei die Kosten der $^1/_3$ Meile langen Seitenbahn zur Donau in Zitzlau, und der sämmtlichen Gebäude und Wagen begriffen sind, in den 2 Jahren 1834 und 1835 ausgeführt. Die Bahn ist einfach, auf $^1/_7$ ihrer Länge mit Ausweichungsplätzen versehen und hat dieselbe Konstruction von hölzernen Unterlagen mit schmiedeisernen Schienen benagelt, wie die Budweiser-Bahn. Die Förderung geschieht durch Pferde, und der Transport besteht hauptsächlich in Salz, Triester-Gütern, Getreide und Personen.«

31) Kleine Karte (in Rahmen) der »ersten österreichischen Eisenbahn«, d. i. der Budweis-Linz-Gmundener Pferdebahn, nach Vollendung der letzteren im Jahre 1836.

32) Mappe, enthaltend einen Theil des Situationsplanes der Budweis-Linz-Gmundener Pferdebahn. Es ist dies eine wahrscheinlich aus dem Jahre 1836 stammende, mit besonderer Sorgfalt (im Massstabe von 1 : 14.400) ausgeführte und in Farben angelegte Handzeichnung, deren einzelne Blätter auch mit landschaftlichen Ansichten und solchen von Städten und Stationsplätzen (theils Lithographien, theils Federzeichnungen) ausgestattet sind. Von den ursprünglich vorhanden gewesenen 23 Blättern fehlen die Nr. 1 bis 8 und 10, welche anlässlich des Umbaues der Linz-Budweiser Pferdebahn in eine Locomotivbahn (1869 – 1872) in Verwendung genommen wurden und seither in Verstoss gerathen sind.

33) Panorama des Traun- (Gmundner) Sees, nebst Situation der entlang der Traun hinziehenden Eisenbahn von Linz bis Gmunden und 27 Miniatur-Ansichten von an dieser Bahn oder in der Nähe derselben gelegenen Ortschaften und landschaftlich schönen Punkten, ferners sechs grösseren, von Hans Hummitzsch (wahrscheinlich im Jahre 1836) nach der Natur gezeichneten Ansichten von Linz, Gmunden, Ebenzweier, Traunkirchen, Ebensee und Ischl. (Wien, Peter Rohrmann.)

34) Bild (in Rahmen): Urfahr und der Pöstlingberg bei Linz mit der Linz-Budweiser Bahn im Vordergrunde und auf dem Donaustrome das Passagierschiff »Maria Anna« der damals (1837) eben bis Linz in Betrieb gesetzten Donau-Dampfschiffahrt. (Geschenk des Herrn Franz Ritter von Borutzki.)

35) Schematisches Bahnerhaltungs- und Betriebslängenprofil (in Schuber) der ganzen Bahn von Budweis bis Gmunden mit der Streckeneintheilung (acht Sectionen), Skizzen der Stationsanlagen und statistischen Daten über die periodische Neulegung von Schienen, Steinschwellen und Holzschwellen; ausgeführt zu Beginn der Vierziger-Jahre, ergänzt bis incl. 1853.

36) Brochure: »Die Budweis-Linz-Gmundener Eisenbahn. In der Geschichte ihrer Entstehung und Vollendung, und in ihren merkantilischen, strategischen, technischen und topographischen Beziehungen, dargestellt von F. C. Weidmann. Mit zwei Karten

von M. Schönerer und einer Uebersichtstabelle des Transports- und Personenverkehres vom Jahre 1831—1841«. (Wien, J. P. Sollinger 1842.) Die Karten sind Reproductionen der unter Nr. 26 und 30 eingetragenen, vom Bauführer M. Schönerer herausgegebenen Karten.

37) Mappe mit Skizzen und Plänen der Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn aus den Jahren 1835—1853.

Inhalt:

a) 70 Stück meist in schöner Handzeichnung ausgeführte Situations- und Hochbaupläne (geordnet nach den einzelnen Stationen), darunter interessante Skizzen, z. B. »Aufsitz-Platz« (Personen-Haltestelle) im Basdar-Garten zu Linz, Zeichnung und Beschreibung einer Gartenanlage für den Stationsplatz Lambach u. s. w.;

b) 2 Stück Brückenpläne, bemerkenswerth wegen der schiefen Widerlager;

c) 7 Stück Situationspläne der Donaulände-Strecke (bei Linz) der Linz-Gmundener Bahn aus dem Jahre 1840.

38) Waagständer sammt Aufwinde-Vorrichtung, stammend von einer etwa 1833 aufgestellten Waggon-Brückenwaage in der Station Budweis und diesemnach wahrscheinlich zu den ältesten Typen solcher Wagen zählend. Hiefür spricht insbesondere die schon längst nicht mehr angewendete Construction der Hebevorrichtung (Schraube) und der Uebertragung. Die (wegen Raummangel) anderweitig aufbewahrten Bestandtheile, nämlich: Untergrund-Mechanismus, Balance-Dreiecke, Rollen etc. (meist aus massivem Eisen) sind jedoch nicht wesentlich verschieden von den neuzeitigen Einrichtungen der Brückenwaagen. Eine im Jahre 1841 von Rollé & Schwilgue in Wien gelieferte derartige Waage für die Station Urfahr hatte eine Wiegekraft von 80 Wr. Centner (4480·5 kg) und kostete fl. 880 C. M., bezw. sammt den Auslagen für Fracht, Unterbau etc. fl. 1224 C. M.; eine im Jahre 1845 von der Gesellschaft selbst in eigener Regie angefertigte solche Waage für die Station Lambach kam dagegen in Summa nur auf fl. 681·41 C. M. zu stehen.

39) Tableau (in Rahmen): Abbildungen einiger noch vom Jahre 1830 her bestehenden Wächterhäuser der alten Linz-Budweiser Bahn bei Freistadt und Summerau.

40)—43) Bilder (in Rahmen): **Die letzten Ueberreste von Bauwerken der alten Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn aus dem Jahre 1830,** u. zw.:

40) altes Aufnahmsgebäude in Lest;
41) Viaduct bei Wartberg;
42) Durchlass bei Freistadt;
43) Object bei Zartlesdorf.

44) Bild (in Rahmen): Aufnahmsgebäude der Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn in Urfahr, wie es im Jahre 1833 erbaut wurde; derzeit ist dasselbe in Verwendung der Linz-Urfahrer Tramway.

45) Grosses Thurm-Uhrwerk vom Hauptgebäude der Station Lambach der alten Linz-Gmundener Bahn (s. Nr. 46). Das Zifferblatt der Uhr ist aus Eisen geschmiedet und hat einen Durchmesser von 143 cm; ihr Mechanismus weist keine Besonderheiten auf. war jedoch auf Stunden- und Viertelstundenschlag eingerichtet. Dem ersteren diente eine grössere, 55 kg schwere, auf den Ton »g« gestimmte — dem letzteren eine kleinere, 30 kg schwere auf »h« gestimmte Glocke aus gewöhnlichem Glockenmetall. Beide tragen die folgende Inschrift: »Johann Hollederer goss mich vor die Direcktoren der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft in Linz 1835. J. H. Freiherr von Geymueller. C. A. Reyer. L. Robert. Bauführer M. Schönerer.« Das Werk wurde von Steingewichten in Gang gehalten, deren mittleres (grösstes) 112 kg und jedes der beiden anderen 63 kg schwer ist.

46) Bild (in Rahmen): Aussenansicht des 1835 vollendeten Stallgebäudes in der Station Lambach der Linz-Gmundener Pferdebahn; derzeit dient dasselbe als Heizhaus in der nunmehrigen Station Stadl-Paura (richtiger »Baura«, als Abkürzung von Bauernau) der schmalspurigen Lambach-Gmundener Locomotivbahn. Die Station Lambach hatte nämlich, nachdem die Strecke Linz—Lambach der Kaiserin Elisabeth-Bahn am 1. September 1859 eröffnet und die alte, schmalspurige Strecke Linz—Maxlhaid—Lambach aufgelassen worden war, ihre frühere Bedeutung verloren und auch die Benennung gewechselt; sie hiess — zum Unterschiede von der neuen Station Lambach (der Kaiserin Elisabeth-Bahn) — eine zeitlang Alt-Lambach und führt jetzt den Namen Stadl-Paura.

47) Bild (in Rahmen): Innenansicht des vorstehend (Nr. 46) erwähnten alten Stallgebäudes in der Station Lambach.

48) Bild (in Rahmen): Traunbrücke bei Lambach; Tuschzeichnung nach Originalplänen von Schönerer aus dem Jahre 1835, ausgeführt von dem Wiener Künstler Erwin Pendl im Jahre 1897 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

49) Bild (in Rahmen): Station Engelhof nächst Gmunden, in der Anlage vom Jahre 1835.

50) Bild (in Rahmen): Bahnhof Gmunden (Traundorf) der Linz-Gmundener Pferdebahn; nach alten Plänen aus dem Jahre 1835 ausgeführte Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

51) Tableau (in Rahmen), darstellend: Bauliche Anlagen der ersten österr. Eisenbahn und Beförderungsarten von Personen und Gütern auf derselben. Tuschzeichnung, nach Skizzen aus dem Jahre 1847, angefertigt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48): 1. Bergfahrt eines Güterzuges; 2. Umspannstation Treffling; 3. Probeverwendung von Ochsen als Zugkraft; 4. Thalfahrt eines Güterzuges; 5. Langholztransport.

52) Mappe mit Zeichnungen (5 Blätter) von Oberbau-Bestandtheilen der Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn.

Inhalt:

1) und 2) Gusseiserne Rillenschiene und Schienenstuhl zur Auflage auf Steinwürfel angewendet vom Jahre 1825 an in gepflasterten Strassen (vgl. Spec.-Sammlung A).

3) Nägel zur Befestigung der Stühle auf Steinunterlagen.

4) Flachschienen fünferlei Art, unterschieden zumeist durch die Dimensionirungen und durch die Anordnung der Nagellöcher. Eine dieser Skizzen veranschaulicht die noch von Gerstner verwendete Gattung von Flachschienen.

5) Holzschwelle und Steinwürfel; gezeichnet: 11. December 1848, Schneider.

53) Wechselständer-Laterne der Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn, etwa aus dem Jahre 1842, ursprünglich für Beleuchtung mit Oel und erst viel später für Petroleum eingerichtet.

54) Bild (in Rahmen). Personenzug der Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn. Tuschzeichnung, nach Skizzen aus dem Jahre 1833 ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

55) Original-Personenwagen II. Classe der Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn (1835) auf einem Schleppwechsel dieser Bahn (s. Special-Sammlung A, Abtheilung IV) stehend. Dieser Wagen wurde zugleich mit der Auflassung der Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn (15. December 1872) ausser Verwendung gesetzt.

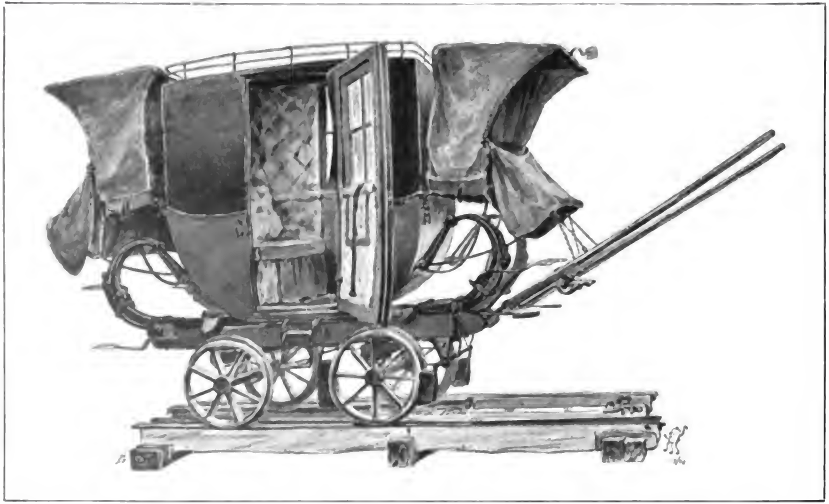
56) Mappe mit Haupt- und Detailplänen von Personen- und Lastwagen der Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn; 23 schöne in Tusch und Farben ausgeführte und mit Erklärungen versehene Zeichnungen aus den Jahren 1847—1849. Einige Blätter sind von Franz Niemetz und Lorenz Schneider unterfertigt. Die Wagen blieben in Verwendung: auf der Linz-Budweiser Bahn bis nach dem vollendeten Umbaue derselben in eine Locomotivbahn (Ende 1872) und auf der Linz-Gmundener Bahn bis zur Einführung des Locomotivbetriebes (1855—1856).

57) Coupélaterne der Budweis - Linz - Gmundener Pferdeeisenbahn stammend aus dem Jahre 1852.

58) Federnde Waggonkuppelung der Linz—Budweiser Pferdeeisenbahn (1855). Dieselbe hatte den Zweck, die Ingangbringung der Züge, welche zumeist aus 2 Wagen bestanden und von zwei oder mehreren hintereinander gespannten Pferden gezogen wurden, zu erleichtern.

59) Schraubenwinde, eingelassen in einen kurzen runden Holzblock (als Ausrüstungsgegenstand der Wagen), zum Gebrauche bei Entgleisungen, in Verwendung gewesen auf der Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn; ca. 1835.

60) Bildnis (Oelgemälde in Rahmen): Mathias Ritter v. Schönerer, geboren zu Wien am 9. Jänner 1807, trat nach Absolvirung der technischen Studien im Jahre 1824 beim Baue der ersten österreichischen Eisenbahn (Linz-Budweiser Pferdebahn) in praktische Verwendung, übernahm nach dem Rücktritte Franz Anton v. Gerstner's (1828) die Leitung des Baues dieser Bahn und vollführte die noch herzustellen gewesenen Strecken Leopoldschlag—Linz—Gmunden, von denen die erstere am 1. August 1832, die letztere am 1. Mai 1836 der ganzen Länge nach eröffnet wurde. Noch als Bauführer dieser Bahn wurde er eingeladen, sein Urtheil über das Nordbahn-Project und insbesonders darüber abzugeben, ob diese Bahn als Pferde- oder Locomotiv-Eisenbahn erbaut werden solle. Er bereiste nun die ganze Linie



Personenwagen der Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn
(Katalog Nr. 55).

von Wien bis Bochnia und befürwortete dann deren Anlage für den Dampfbetrieb. Im Jahre 1838 unternahm er Studienreisen nach England und Amerika. Von 1839 bis 1842 Bauführer, sodann bis Ende 1853 Bureauchef und Betriebsdirector der Wien-Gloggnitzer Bahn, gleichwie bis 1855 auch der aus ihr wiedererstandenen Wien-Raaber Bahn und, bis zu der am 2. Juni 1851 erfolgten Uebernahme des an die Gloggnitzer Bahn verpachtet gewesenen Betriebes der k. k. südlichen Staatsbahn (Mürzzuschlag—Laibach) in die Regie des Staates, auch Director des Pachtbetriebes. Was er in Amerika durch eigene Anschauung kennen gelernt, brachte er in der Heimat zur Geltung; er zeigte an der im Jahre 1839 mit einer Steigung von 1 : 30 erbauten Rampe beim Wiener Bahnhofe der Wien-Gloggnitzer Bahn, dass solche Steigungen mit Adhäsionsmaschinen befahren werden können; er war es, der sohin auch an eine Ueberschreitung der Alpen mittelst des Adhäsions-Systems dachte und schon im Jahre 1839 — zum Zwecke der Disposition des Bahnhofes in Gloggnitz — die erste Bahntrace über den Semmering zog. Ebenso hat er im selben Jahre die erste österreichische Locomotiv- und Eisenbahnwagenfabrik (am Wiener Stationsplatze der Gloggnitzer Bahn) errichtet, die stets als Musteranstalt galt und noch heute einen werthvollen Besitz der Staatseisenbahn-Gesellschaft bildet. Beim Baue der Semmeringbahn war er Theilhaber der Unternehmung »Schönerer, Eichler und Gebrüder Klein«, welche die Strecke Geyregger bis Rumpler und Spies (Weinzettelwand) ausführte. Für seine Verdienste um das Eisenbahnwesen wurde er mit dem Orden der eisernen Krone und der Erhebung in den Ritterstand ausgezeichnet; auch von Seite seiner Untergebenen wurden ihm mannigfache Ehrungen zu Theil (s. Nr. 348 und 349) und sein Ruf als Fachautorität war ein allgemeiner. Nach der Uebernahme der Gloggnitzer Bahn durch den Staat und der Raaber Bahn durch die Staatseisenbahn-Gesellschaft beschäftigte er sich, als Civil-Ingenieur, mit den jeweils auftauchenden technischen Fragen, so beispielsweise mit der Wasserversorgung für Wien (1865 und 1866), bezüglich deren er den Kaiserbrunnen und die Stixensteiner Quelle für unzureichend erklärte, auf die Anlage von Sammelbassins aufmerksam machte und neue Studien, insbesonders in England und Amerika empfahl. Bei der Gründung der Kaiserin Elisabeth-

Bahn (1856) in den Verwaltungsrath derselben gewählt, übte er in allen ihren Bauangelegenheiten namhaften Einfluss aus, ebenso im Verwaltungsrathe der Kaiser Franz Josef-Bahn, an deren Gründung (1864) er als Mitconcessionär betheiligt gewesen. Diesen Unternehmungen gehörte er bis zu seinem am 30. October 1881 zu Wien erfolgten Ableben an. In seinem Testamente widmete er fl. 100.000 für eine Stiftung zum Zwecke der Unterstützung von nicht activen Beamten und Dienern der Südbahn, der Kaiser Franz Josef-Bahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn. — Das Bild enthält an der Rückwand die folgende von Schönerer eigenhändig geschriebene Widmung: »Meinem Freunde A. Lanna zum Andenken, Schönerer, Eisenbahnbauführer. Am 18. Juni 1835, dem Jahrestage der Ertheilung des Gmundner Eisenbahn-Privilegiums, 18. Juni 1832.« Ein späteres Bildnis ist unter Nr. 219 eingetragen. (Geschenk des Grossindustriellen und Herrenhausmitgliedes Herrn Adalbert Ritter von Lanna.)

61) Bildnis (in Rahmen): Adalbert Lanna, geboren am 23. April 1805 zu Budweis, gestorben am 15. Jänner 1866 zu Prag, besuchte das Gymnasium in seiner Vaterstadt, dann das Polytechnikum in Prag, gab aber wegen Streitigkeiten mit einem Professor das Studium auf und trat 1823 in das Geschäft seines Vaters, der Schiffmeister war. Als Nachfolger desselben ebenfalls k. k. Schiffmeister geworden (1828), betrieb er die Flussschiffahrt im grossen Stile, was ihm bei der Bevölkerung die Bezeichnung »Admiral der Moldau« eintrug. Er unternahm jedoch alsbald auch andere Geschäfte, zunächst die Pachtung der Bespannung der »ersten Eisenbahn« (Linz-Budweiser Pferdebahn), für welche er mitunter hunderte Pferde bereit halten musste — und nachher den Bau von Strassen, Eisenbahnen und Brücken, darunter die von Schnirch (s. Nr. 501) projectirte grosse Kettenbrücke über die Moldau in Prag (1839—1841). Im Vereine mit der Firma Gebrüder Klein (s. Nr. 288) setzte er zu Ende der Vierziger-Jahre das Kladnoer Kohlenwerk in Betrieb, errichtete daselbst den ersten Hochofen (1851) und begann die Erze mit Mineralkohlen zu schmelzen. Er baute die im Jahre 1855 concessionirte Linie (Wejhybka)—Kladno—Kralup der Buschtěhrader Bahn, war auch Mitconcessionär mehrerer Bahnen, namentlich der Böhmischen Westbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn (1856), Turnau-Kraluper Bahn (1863) und der Kaiser Franz

Josef-Bahn (1866), welche letztere sein Lieblingsproject gewesen und grossentheils auch durch sein thatkräftiges Hinzuthun wirklich zu Stande kam, deren definitive Concessionirung er jedoch nicht mehr erlebte. Er besass mannigfache Industrien und Liegenschaften, gelangte zu grossem Wohlstande und bedeutendem Ansehen. Seine Vaterstadt setzte ihm ein Denkmal, das am 24. Mai 1879 enthüllt wurde. — Photographie nach einem aus der Zeit von etwa 1835—1840 stammenden Gemälde.

62) Bild (in Rahmen): Die Ankunft Ihrer Majestäten des Kaisers Franz und der Kaiserin Caroline Auguste von Oesterreich in St. Magdalena bei Linz, anlässlich der Befahrung der Strecke Linz—Auhof, am 21. Juli 1832. Für den Güterverkehr wurde die Strecke Linz—Lest und zugleich die ganze Pferdebahn Linz—Budweis am 1. August 1832 eröffnet. Der Personenverkehr wurde erst am 1. April 1833 eingeführt. (Gedenkblatt, ausgegeben von Josef Hafner zu Linz, Ende Juli 1832.)

63) »Vormerkschein für die Fahrt mit dem Eisenbahn-Stellwagen von Linz nach Budweis .... den 6. August 1835 »um Schlag 5 Uhr Morgens«, für 1 Platz im gedeckten Wagen 2 fl. 16 kr. Conv.-Münze. Linz, den 5. August 1835. Bureau der k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft.« Am Kopfe des Scheines ist die Eisenbahn Stellwagenfahrt abgebildet, die Rückseite desselben enthält die folgenden interessanten Bestimmungen »zur Nachricht«: »1. Das einmal bezahlte Passagiergeld wird in keinem Falle zurückerstattet und dieser Schein ist nur für die Fahrt gültig, für welche er ausgestellt ist. 2. Jeder Reisende kann 20 Pfund leicht unterzubringendes Gepäck frey mit sich nehmen. 3. Die Reisenden werden ersucht, vor der zur Abfahrt bestimmten Stunde zu erscheinen, weil die Fahrten keine Verspätung zulassen. 4. Hunde in den Wagen mitzunehmen wird nicht gestattet. 5. Den Kutschern ist verboten, unter Wegs anzuhalten, indessen sind dieselben doch angewiesen, auf Verlangen des einen oder anderen Passagiers auch während der Fahrt, wenn es die Nothwendigkeit erheischt, etwas still zu halten. 6. An die Kutscher und Packer ist kein Trinkgeld zu bezahlen, auch darf für das Auf- und Abpacken nichts entrichtet werden. 7. Tabakrauchen ist aus wohlgeschlossenen Pfeifen und nur dann gestattet, wenn sämmtliche Reisende einverstanden sind. Kann einer oder der andere von

der Gesellschaft das Tabak rauchen nicht vertragen, so darf nicht geraucht werden. 8. Gegenwärtiger Vormerkschein ist von jedem Reisenden aufzubewahren, da er auf Verlangen vorgezeigt werden muss.«

64) Mappe, enthaltend: Protokoll nebst Vorlagebericht und einem statistischen Tableau über die versuchsweise Verwendung von 4 Stück »Gebirgs«-Zugochsen im Güterzugdienste der Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn (Strecke Urfahr—Lest) in der Zeit vom 23. November bis 6. December 1846. Die bezüglichen Proben ergaben, dass nicht nur die langsame Gangart, sondern auch das theils durch natürliche Bedürfnisse, theils durch die rasch eintretende Erschöpfung verursachte ofte Stehenbleiben der Ochsen ihre Eignung als Zugkraft beim Eisenbahntransporte ausschliesst.

65) Verzeichnisse (in Rahmen) der Personen-Stellwagen-Fahrten im Jahre 1848, *A*) auf der Linz-Gmundener und *B*) auf der Linz-Budweiser Eisenbahn. Beide Verzeichnisse enthalten die Fahrtgebühren für die I. und II., auf der Gmundener Strecke auch für die III. Classe, sowie ferner die Abfahrtsstunden von den einzelnen Stationen. Der Fahrplan umfasste hinsichtlich der Linz-Gmundener Bahn nur die Monate Juni bis August, hinsichtlich der Linz-Budweiser Bahn aber die Zeit vom 1. April bis 31. October.

66) Zwei Karten I. Classe (in Rahmen) der k. k. priv. Ersten Eisenbahn-Gesellschaft zur Fahrt mit dem Eisenbahn-Stellwagen von Budweis nach Linz am 18. September 1849 und von Linz nach Lambach am 22. September 1849. Fahrpreis für die erstere Strecke fl. 6 C. M., für die letztere Strecke fl. 1·30 C. M. (Geschenk der Staatsbahndirection Prag.)

67) Votiv-Diplom vom 14. December 1850 (in Rahmen) mit der Aufschrift: »Der löblichen Direction der k. k. priv. Ersten Eisenbahn-Gesellschaft als Mitgründer der fünf österreichischen Invalidenversorgungsfonde« — und versehen mit den Facsimiles der Generale Radetzky, Welden, Jellačić, Haynau und Czernin.

68) Graficon (in Rahmen): »Personen- und Last-Train-Bewegungen auf der Budweiser Pferdeeisenbahn«; signirt: 3. Mai 1855, J. Fladt.

* * *

69) Mappe mit Plänen der am 30. Juli 1827 dem Consortium des Grafen Caspar Sternberg und Genossen concessionirten »Holz- und Eisenbahn zwischen Prag und Pilsen«, die jedoch von der »Prager Eisenbahn-Gesellschaft« nur in der 57 km langen Strecke Prag--Lana (Piné) als Pferdebahn erbaut und im Jahre 1836 an den Fürsten Carl Egon Fürstenberg verkauft wurde, welcher dieselbe im Jahre 1853 an die Buschtěhrader Bahn abgetreten hat.

Inhalt:

1) Situationsplan der Strecke Prag—Lana—Zbečno (29 Blätter, zwei u. zw. Nr. VI u. XVI fehlen), von der nur der Theil Prag – Lana – Brejler Brettsäge nächst Piné und auch dieser nicht völlig nach diesen Plänen ausgeführt wurde.
2) Längenprofil der vorgenannten Strecke (12 Blätter G bis S), wovon die ersten neun den Theil Prag - Lana—Piné betreffen; der weitere Theil Piné – Zbečno blieb unausgeführt.
3) Uebersichtskarte der Strecke Nezabuditz—Pilsen.
4) Längenprofil der Strecke Althütten—Zbečno—Nezabuditz – Pilsen (14 Blätter.)
5) Querprofile eines Theiles (1. bis 13. Meile) der letztgenannten Strecke (6 Blätter), in denen für die Bahndämme eine Untermauerung der Schienenstränge projectirt gewesen.

Alle diese Pläne sind sorgsam ausgeführte Handzeichnungen im Stile der damaligen Eisenbahnprojectirungen (vgl. Nr. 9 und 10). (Geschenk der k. k. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.)

70) Bild (in Rahmen): Ansicht eines Theiles der am 25. October 1830 eröffneten Prag-Lanaer Pferdeeisenbahn. Bemerkenswerth auch wegen der Veranschaulichung des auf Steinpflasterung gelegten Oberbaues.

71) Bild (in Rahmen), darstellend: Frachtentransporte auf der Prag-Lanaer Pferdeeisenbahn. Tuschzeichnung nach Skizzen aus damaliger Zeit angefertigt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

* * *

72) Allgemeines Intelligenzblatt zur Oesterreichisch - Kaiserlichen privilegirten Wiener Zeitung Nr. 47, dto. Samstag den 27. Februar 1836, enthaltend das »Programm über die Bildung einer Actien-Gesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien«; ausgegeben von dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne zu Wien am 22. Februar 1836. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter v. Kuh.)

73) »Das Project der Wiener Bochnia-Eisenbahn, in technischer, commercieller und finanzieller Hinsicht betrachtet. Wien, im März 1836. Mit einer illuminirten Uebersichtskarte, gedruckt bei Carl Gerold.« Die Schrift, welche für die Verwirklichung des Projectes eintritt, ist mit folgenden Beilagen versehen:

a) (Text der) Privilegiums-Urkunde für das Wechselhaus S. M. von Rothschild zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia vom 4. März 1836. (Den Namen »Kaiser Ferdinands-Nordbahn« erhielt die Unternehmung zufolge a. h. Entschliessung vom 9. April 1836.)

b) Programm über die Bildung einer Actien-Gesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien; ausgegeben in Wien am 22. Februar 1836 von M. A. von Rothschild & Söhne.

c) Repartition der auf die Actien der k. k. priv. Wien-Bochnia-Eisenbahn angemeldeten Subscriptionen; veröffentlicht in Wien, am 21. März 1836 von dem Comité der Wien-Bochnia-Eisenbahn-Unternehmung.

Aus dem Programme ist bemerkenswerth, dass für die ganze, ca. 60 Meilen (454 km) lange Linie und »ohne die anzuflügelnden Seitenbahnen« — ein Capital von fl. 11,360.000 C. M. veranschlagt war, das vorsichtsweise etwas erhöht und durch Ausgabe von 12.000 Actien à fl. 1000 C. M. beschafft werden sollte, sowie, dass hievon 8000 Actien schon in festen Händen, daher nur noch 4000 Stück oder, bei genügender Anmeldung, 6000 zu vergeben waren, weil mit den weiteren 2000 Stücken gleich für die Flügelbahnen vorgesorgt werden könnte. Die Repartitions-Liste zeigt, in welcher Vertheilung die gezeichneten 27.490 Actien den Subscribenten zugeschieden wurden. (Geschenk des Herrn Julius Ritter von Vogtberg, Adjunct der k. k. österr. Staatsbahnen.)

74) »Kundmachung Nr. 10420. Vom k. k. m. s. Landesgubernium« (Brünn), mittelst welcher die »Privilegiums-Urkunde für das Wechselhaus S. M. von Rothschild zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in

Dwory, Wieliczka und bei Bochnia.« unterm 17. März 1836 veröffentlicht wurde. Eine Bleistift-Notiz am Kopfe des Druckblattes bezeichnet dasselbe als »Exemplar unicum«.

75) Actien-Interims-Schein (in Rahmen) der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ausgefertigt von dem Gründer-Comité zu Wien am 1. Mai 1836, lautend auf S. M. Freiherr von Rothschild und registrirt: »Fol. 60, Buch 6, Nr. 14001.« Interessant ist der Text dieses Scheines und auch die Zeichnung seiner oberen Einrahmung, welche einen aus Personenwagen der verschiedenen Classen, sowie beladenen Güter- und Viehwagen englischer Construction zusammengestellten gemischten Zug veranschaulicht. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter v. Kuh.)

76) Kundmachung der provisorischen Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn dto. Wien, am 9. November 1836, womit die am 25. October 1836 erfolgte a. h. Sanctionirung der seitens der General-Versammlung vom 21. Mai 1836 beschlossenen Gesellschafts-Statuten bekanntgegeben und eine neuerliche (die vierte) General-Versammlung auf den 12. December 1836 einberufen wurde, insbesonders behufs Vornahme der Wahl einer definitiven Direction und behufs der Entscheidung, ob der Bau der Pressburger Flügelbahn, welche in das ursprüngliche Präliminare für die Nordbahn nicht einbezogen worden war, unternommen werden soll.

77) »Uebersichtskarte (in Schuber) der in den Jahren 1837 und 1838 hergestellten Abtheilung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wien—Lundenburg mit der Ausästung nach Brünn nebst der im Bau begriffenen weiteren Strecke der Hauptbahn von Lundenburg bis Napagedl.« Massstab: 2 Zoll = 1 österr. Postmeile. (Geschenk des Herrn Ober-Inspectors Anton Orleth.)

78) Modell der Joche der zu Beginn 1838 vollendeten und bis 1874 bestandenen, hölzernen Donaubrücke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Strecke Wien—Floridsdorf. Diese Brücke bestand aus: der Brücke über den Donauarm »Kaiserwasser« (9 Felder, Gesammtlänge 93° 1′ 6″ = 176·85 m); ferner der ersten Inundations-Brücke (6 Felder, Gesammtlänge 33° = 62·58 m); dann der zweiten Inundations-Brücke (4 Felder, Gesammtlänge 20° = 37·93 m); endlich der Brücke über die grosse Donau (24 Felder, Gesammtlänge 236° = 447·57 m). (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

79) Modell eines Brückenfeldes der vorerwähnten Donaubrücke. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

80) Modell der alten hölzernen Nordbahn-Brücke über den ehemals bestandenen Donauarm »Kaiserwasser« bei Wien (s. Nr. 78). (Geschenk der Kaiser Ferdinands Nordbahn.)

81) Mappe mit »Uebersichtsplan der zwei projectirten Bahnlinien von der Station der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Floridsdorf bis nach Stockerau nebst einem projectirten Supplement-Hochwasser-Schutzdamm für die Gemeinden Jedlersee und Floridsdorf.« Ausgeführt von dem Ingenieur Karl v. Wallan zu Wien am 19. Mai 1839; gegengezeichnet von Bretschneider und Fillunger.

82) Mappe mit Flugriss der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Floridsdorf bis Priesenitz (hinter Raigern). Kupferstich aus dem Jahre 1839 oder 1840, gezeichnet von Franz Ritter Collar.

83) Panorama der Strecke Wien—Brünn der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, enthaltend nebst einer Innenansicht des Wiener Bahnhofes den Tracenzug der Bahn, Ansichten der von ihr berührten Ortschaften, landschaftliche und Trachten-Bilder, Meilenzeiger und die Fahrpreise für diese Strecke. Massstab: 5 Zoll = 2 d. Meilen. Wien, P. Rohrmann, wahrscheinlich aus dem Jahre 1839 oder 1840. (Geschenk des Herrn Ober-Inspectors Anton Orleth.)

84) Karte der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien nach Brünn, nebst Ansicht des Hauptgebäudes des Wiener Nordbahnhofes aus dem Jahre 1839 oder 1840. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter von Kuh.)

85)—86) »Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zwischen Wien und Brünn als ein Theil der Wien-Bochnia-Bahn und deren Ausführung und Betrieb in den Jahren 1836, 1837, 1838 und 1839. Im Auftrage der Direction dieser Bahn beschrieben von Paul Stopsl, controllirendem Ingenieur derselben. Mit 19 Kupfertafeln. Wien, 1840 bei Ludwig Förster.« Diese Schrift umfasst nebst einer geschichtlichen Skizze der Gründung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Angaben über die projectirte Trace und das veranschlagte Anlagecapital derselben; ferner eine technische Beschreibung (Trace, Unterbau, Steigungs- und Richtungsverhältnisse, Stationsanlagen, Oberbau, Fahrbetriebsmittel) der Strecke Wien—Brünn; endlich die Fahrpreise und eine Statistik der Personenfrequenz dieser

Bahnstrecke. Der Frachtentransport galt zu jener Zeit noch als ein minderwerthiger Verkehrszweig, dessen Einrichtung »so lange verschoben werden muss, bis die weit wichtigere Passagiersbeförderung systematisch bewirkt ist und längere Zeit hindurch stattgefunden hat«, weshalb einstweilen nur so viele Lastwagen beschafft wurden, als zur Verführung der Baumaterialien nöthig waren (S. 38—39). — Anhangsweise sind der Schrift auch die damaligen Instructionen für das Personale des ausübenden Dienstes und ein Abdruck des Privilegiums vom 4. März 1836 beigegeben. Die 19 Kupfertafeln (separat gebunden, Nr. 86) enthalten: Tafel I (2 Blätter): Uebersichtskarte der im Jahre 1837 und 1838 hergestellten Abtheilung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien bis Lundenburg mit der Ausästung nach Brünn nebst der im Bau begriffenen weiteren Strecke der Hauptbahn von Lundenburg bis Napagedl (identisch mit der unter Nr. 77 eingetragenen Karte). Tafel II (9 Blätter): »Generalprofil der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Trace von Wien bis Brünn,« welches Blatt für Blatt in 4 Reihen untertheilt ist, von denen zur Darstellung bringen, die erste Reihe: das Profil, im Massstabe von 1 : 28.800 für die Längen- und von 1 : 720 für die Höhenabmessungen; die zweite Reihe: Topographie; die Bahntrace ist auf eine gerade Linie reducirt und correspondirt mit den darüber liegenden Profilpunkten; die dritte Reihe: Bahnobjecte in den geometrischen Ansichten und in derselben Folge, in welcher sie in der Bahntrace liegen; die vierte Reihe: Grundrisse, deren Ansichten und Fundamentrisse der in der dritten Reihe in der Seitenansicht dargestellten Objecte. Tafel III: Viaduct über den Mühlbach bei Pausram, Brücke über die Schwarzawa bei Brünn, Viaduct bei Brünn. Tafel IV: Durchfahrt zum Rabensburger Maierhofe, Durchfahrt bei Rohrbach, Brücke bei Gänserndorf, Viaduct bei Raigern, Viaduct im Rohrbacher Teiche. Tafel V: Viaduct in Floridsdorf, Brücke über die Schwarzawa bei Pausram, Brücke über die Thaya bei Lundenburg, Brücke über die Donau bei Wien. Tafel VI: Geleiseanlage der Stationsplätze und Grundrisse der Stationsgebäude. Tafel VII: Oberbau und dessen Bestandtheile, Drehscheibe. Tafel VIII: Weichen und Kreuzungen. Tafel IX: Wegübergänge und Wegkreuzungen. Tafel X: Abbildung der Personenwagen I. bis IV. Classe.

87) Längenprofil der Kaiser Ferdinands-Nordbahnstrecke Prerau—Olmütz; Handzeichnung (auf Leinwand aufgezogen und im Schuber), angefertigt wahrscheinlich im Jahre 1841. Massstab sehr gross.

88) Panorama der Strecke Lundenburg—Olmütz der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ausgeführt im Jahre 1841 nach Art des unter Nr. 83 eingetragenen Panoramas.

89) Mappe mit den Plänen der i. J. 1843—1844 von dem damaligen Unterinspector der k. k. General-Direction der Staatseisenbahnen Friedrich Schnirch (s. Nr. 500) projectirten, jedoch nicht zur Ausführung gekommenen, »vereinten Strassen-Fahr- und Eisenbahn-Kettenbrücke über die grosse Donau nächst Wien«.

a) Uebersichtsplan der Donau nächst Wien mit den Regulirungs- und Brückenbau-Anträgen; enthaltend auch eine tabellarische Darstellung der Niveauverhältnisse der Wasserfläche und der Strömungsgeschwindigkeit an 24 verschiedenen Punkten;

b) Situationsplan über den Standort der ca. 230° = 436·2 m langen Kettenbrücke;

c) Gesammtdarstellung des Bauwerkes, welche zeigt, dass die Brücke zwei übereinander angeordnete Fahrbahnen erhalten sollte, von denen die obere dem Strassenfuhrwerk und die untere dem Eisenbahnbetriebe zugedacht gewesen;

d)—*e*) Ansicht, Längen- und Querprofile der Stützpfeiler;

f) »Stützmauer-Fundirung in zwei cesartischen Senkkasten nebst Baugerüst«; (links) Längen- und Querprofil, (rechts) obere horizontale Ansicht der Längen- und Quer-Eisenbahn zur Quaderversetzung;

g)—*i*) »Uferlastmauer«, Längen- und Querprofile, Breiten- und Längen-Ansicht der Durchfahrten, Breiten-Ansichten der Wohngebäude (im Ufermauerwerk);

k) »Auffahrtsrampen«, Grundriss und Längendurchschnitt der Magazins-Futtermauern und Unterfahrts-Brücke;

l) »Brücken-Profile der oberen Fahr- und unteren Eisenbahn«;

m) »Detail der Verbindung der Hauptketten mit den Gegenketten in der Mitte der Bahn, zur Vermeidung der Schwankung«;

n) Schmiedeisen-Bestandtheile für die Hauptketten;

o) »Detail der Tragstangen der Gegenketten und der Bahnträger-Auswechslungen in den Punkten, wo die oberen Ketten die Fahrbahnebene durchschneiden«;

p) Gusseisenbestandtheile.

Sämmtliche Pläne sind Handzeichnungen in Tusch und Farben und zumeist von Schnirch unterschrieben. Einige Blätter dürften noch fehlen.

90) Längenprofil der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Strecke Wien—Ostrau; Handzeichnung (auf Leinwand aufgezogen und im Schuber); angefertigt wahrscheinlich im Jahre 1847. Massstab: für die Höhen 1 Zoll = 40 Klafter, für die Längen 1 Zoll = 2000 Klafter.

91) Längenprofil der Kaiser Ferdinands-Nordbahnstrecke von Gänserndorf bis an die ungarische Grenze an der March; Handzeichnung (auf Leinwand aufgezogen und im Schuber); angefertigt wahrscheinlich im Jahre 1848. Massstab sehr gross.

92) Mappe mit dem »Situations-Plan des Bahnhofes der K. Ferdinands-Nordbahn in Brünn sammt dessen Umgebung«; Handzeichnung in Tusch und Farben, datirt: Brünn 3. Jänner 1843, unterschrieben von Ferdinand Bohatsch, k. k. Ingenieur, und R. Bernard, k. k. Assistent. Die Anfertigung dieser Zeichnung stand augenscheinlich im Zusammenhange mit der damals schon nahe bevorgestandenen Inangriffnahme auch der Linie Brünn—Böhm. Trübau auf Staatskosten.

93) Bild (in Rahmen): Floridsdorfer Stationshütte im Jahre 1837. (Photozinkographie nach einem Original-Holzschnitte aus jener Zeit.)

94) Bild (in Rahmen): Ansichten von Bauwerken aus der ersten Zeit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Tableau, nach alten Skizzen aus den Jahren 1837—1840, gemalt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48). 1. Uebersetzung der Floridsdorfer Strasse; 2. Ausfahrt aus dem Wiener Bahnhofe; 3. Viaduct bei Raigern; 4. zwei Holzbrücken über den Donauarm bei Wien; 5. Viaduct in Raigern; 6. u. 7. Vignetten (aus späterer Zeit) mit Signal-Anlagen.

95) Bild (in Rahmen): Station Lundenburg im Jahre 1839: Federzeichnung nach den bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn befindlichen Originalplänen aus damaliger Zeit, angefertigt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

96) Bild (in Rahmen): Erstes Aufnahmsgebäude zu Brünn im Jahre 1839. — Tuschzeichnung, nach Originalplänen aus damaliger Zeit, angefertigt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

97) Bild (in Rahmen): darstellend die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor Brünn (bezw. den Einfahrts-Viaduct daselbst), gezeichnet von Reichert im Jahre 1839 oder 1840.

98) Bild (in Rahmen): Aussenansicht des alten Nordbahnhofes in Wien. Originalzeichnung von Stummer v. Traunfels aus dem Jahre 1840.

99) Kleines Bild (in Rahmen): Der alte Wiener Nordbahnhof im Jahre 1840; gesehen vom Tabor aus.

100) Bild (in Rahmen): Bahnhof Stockerau im Jahre 1841. Originalzeichnung, nach alten Plänen angefertigt von C. Angerer & Göschl im Jahre 1897 für die Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

101) Bild (im Rahmen): Station Prerau zur Zeit ihrer Eröffnung (1841). Tuschzeichnung nach der Vignette einer Einladungskarte zur damaligen Eröffnungsfeier; von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

102) Bild (in Rahmen): Station Leipnik im Jahre 1842, damals Endstation der Nordbahn und wahrscheinlich dieserwegen mit Thor und Gitter abgeschlossen. Tuschzeichnung ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach den im Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn befindlichen Originalplänen.

103) Bild (in Rahmen): Aufnahmsgebäude der Station Mährisch-Ostrau zur Zeit ihrer Eröffnung (1847). Photographische Aufnahme für die Kaiser Jubiläums-Festschrift: »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

104) Bild (in Rahmen): Aufnahmsgebäude der Station Oderberg zur Zeit ihrer Eröffnung (1847). Tuschzeichnung, nach alten Plänen angefertigt, von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

105)—**113**) Bilder (in Rahmen, 9 Stück): Ansichten von aufgelassenen Bauobjecten der ersten Anlage der Strecke Leipnik—Weisskirchen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1847), u. zw.:

105) und 106) Viaduct bei Seibersdorf;
107) und 108) Viaduct bei Drahotusch;
109) Tunnel bei Drahotusch;
110) Strassenübersetzung bei Drahotusch;
111) und 112) grosser Viaduct bei Weisskirchen;
113) Glocksdorfer Viaduct bei Weisskirchen.

114) Bild (in Rahmen): »Der Nordbahnhof«, gezeichnet von dem berühmten Wiener Künstler Rudolf Alt im Winter 1849. Dasselbe veranschaulicht in vorzüglicher Weise die Architektur des alten Wiener Nordbahnhofes, wie auch die vor seiner Hauptfront bestandene Baumallee, ferner die Post- und Lohnfuhrwerke und die Kleidertracht aus der damaligen Zeit.

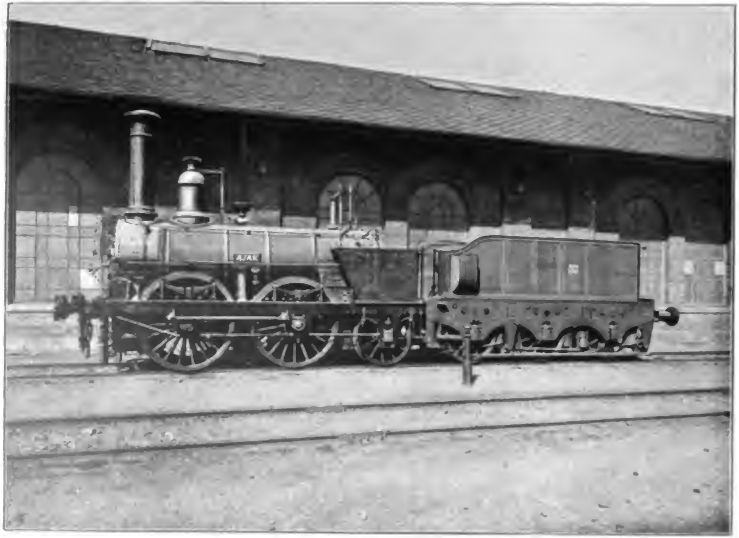
115) Bild (in Rahmen): Der erste Oberbau der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, u. zw. der »amerikanische«, bestehend aus 3·8 m langen und 16·6 kg pro Currentmeter schweren Flachschienen, welche auf Langschwellen aufruhten — die ihrerseits wieder in baumwalzigen Querschwellen eingelassen waren — und der »belgische«, bestehend aus 3·69 m bis 4·74 m langen und 19 kg pro Meter schweren, in gusseiserne Chairs (Stühle) gelagerte Rails (Stuhlschienen), welche mittels Nägel auf Querschwellen befestigt waren. Das ersterwähnte System kam in der 8·6 km langen Theilstrecke Floridsdorf—Wagram und auch da nur deshalb zur Anwendung (1837), weil die Rails nicht rechtzeitig genug beschafft werden konnten, um der im Privilegium festgesetzten Bestimmung, dass binnen der ersten zwei Jahre (gerechnet vom Tage der Ausfertigung desselben) wenigstens Eine Meile der Bahn erbaut sein muss, zu entsprechen. Schon im Jahre 1840 wurde der Flachschienen-Oberbau gänzlich cassirt. Das zweiterwähnte System fand vom Jahre 1838 an, allerdings zunächst mit Rails, die im Auslande beschafft werden mussten, Anwendung. Federzeichnung nach den Originalplänen aus den Jahren 1837—1838, angefertigt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48)

116) Geleisleere, aus dem Jahre 1840, unverstellbar, wie selbe auch jetzt noch zur Constatirung der normalen Spurweite benützt wird; in Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

117) Bild (in Rahmen): **Sechsräderige Locomotive »Vindobona«, geliefert von Stephenson zu New Castle upon Tyne im Jahre 1837 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Constructions-Verhältnisse:** Heizfläche 43·5 m², Rostfläche 0·74 m², Cylinder-Durchmesser 312 mm, Kolbenhub 416 mm, Durchmesser der Triebräder 1·58 m, Leergewicht 11 t, Dienstgewicht 13·8 t. — Original-Holzschnitt aus dem Jahre 1837.

118) Bild (in Rahmen): **Sechsräderige Locomotive »Nordstern«, geliefert von G. u. J. Rennie zu London im Jahre 1839 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Constructions-Verhältnisse:** Heizfläche 56·5 m², Rostfläche 1·02 m², Cylinder-Durchmesser 351 mm, Kolbenhub 468 mm, Durchmesser der Triebräder 1·896 m, Leergewicht 11·5 t, Dienstgewicht 14·5 t. — Federzeichnung, nach Originalplänen aus dem Jahre 1839, angefertigt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

119) Locomotive »Ajax«, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, erbaut von Jones Turner Evans in Newton bei Warrington im Jahre 1841; sie hat folgende Constructions-Verhältnisse: Heizfläche der Feuerbüchse 6·4 m², totale Heizfläche 67·4 m², totale Rostfläche 1·0 m², Anzahl der Feuerröhren 131 Stück, Länge derselben zwischen den Rohrwänden 2·790 m, äusserer Durchmesser derselben 0·52 m, höchster gestatteter Dampfdruck 6·4 Atm., Cylinder-Durchmesser 0·356 m, Kolbenhub 0·511 m, Durchmesser der Trieb- und Kuppelräder 1·554 m, Durchmesser der Laufräder 1·104 m, äusserster Radstand 3·459 m, grösste Länge der Locomotive 6·200 m, grösste Breite der Locomotive 2·823 m, Gewicht der Locomotive leer 19·2 t, Gewicht der Locomotive dienstfähig 22 t, Schienendruck der Kuppelachse 10 t, Schienendruck der Triebachse 8·5 t, Schienendruck der Laufachse 3·5 t, Höhe des Schornsteines über den Schienen 4·840 m. Diese Maschine ist nach alt englischem Typus erbaut, besitzt 2 äussere, mit Blech verstärkte, hölzerne und 4 innere eiserne Frames, letztere zwischen Stehkessel und Rauchkasten. Die Dampfcylinder sind innen liegend, unterhalb des Rauchkastens angeordnet, die Steuerung ist die gewöhnliche Stephenson'sche Coulissensteuerung. Sie wurde zur Beförderung der Personen- und gemischten Züge auf der Strecke Wien – Stockerau, schliesslich für Materialzüge verwendet, 1872 aber wegen zu geringer Leistungsfähigkeit und eingetretener beträchtlicher Abnützung



Locomotive „Ajax" (Katalog Nr. 119).

einiger Hauptbestandtheile gänzlich aus dem Verkehr gezogen. — Wegen Raummangels befindet sie sich vorläufig noch in Verwahrung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

120) Wagen Nr. 52, Classe Nr. VIII, gebaut im Jahre 1847 von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in deren eigenen Werkstätte. Diese Gattung Wagen diente ursprünglich bei Personenzügen als Gepäckswagen, bei Lastzügen als Packmeisterwagen und wurde zuletzt nur bei Lastzügen verwendet. Radstand 2·348 m, Doppelbremse; Dimensionen: Länge des Wagens 5·8 m, Breite des Wagens 2·72 m, Höhe über Schienenoberkante 4·3 m. Wegen Raummangels vorläufig noch in Verwahrung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

121) Tender Nr. 37, erbaut 1847 in der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Bahn (Haswell) in Wien; derselbe war bei dieser Bahn bis 1856 in Verwendung und ging dann in den Besitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn über. Im Jahre 1867 wurde er zur Locomotive »Ajax« (s. Nr. 117) gestellt, nachdem der mit dieser Locomotive ursprünglich gelieferte zweiachsige Tender wegen Schadhaftigkeit cassirt werden musste. Constructions-Verhältnisse: Wasserraum 4·73 m³, Kohlenraum 2·52 m³, äusserster Radstand 2·983 m, Rad-Durchmesser 0·948 m, Gewicht des Tenders leer 9·5 t, Gewicht des Tenders mit Wasser und Kohle 16·3 t, Länge des Tenders 5·99 m, Abstand zwischen Locomotive und Tender 0·07 m, Gesammtlänge von Locomotive und Tender 12·17 m. — Wegen Raummangels vorläufig noch in Verwahrung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

122) Personenwagen Nr. 9, Classe II, gebaut im Jahre 1853 von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in deren eigener Werkstätte. Eintheilung: 3 Coupés, Sitzplätze 24; Ausstattung: Wände und Plafond mit Wachsleinwand, Sitze mit grünem Bockleder überzogen; Radstand 2·56 m, Doppelbremse; Dimensionen: Länge des Wagens 6·71 m, Breite 2·38 m, Höhe über Schienenoberkante 3·52 m. — Wegen Raummangels vorläufig noch in Verwahrung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

123) Zughaken, aus freier Hand (ohne Gesenke) geschmiedet; derselbe stammt aus dem Jahre 1837 und fand auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei sämmtlichen Wagengattungen ohne durchgehende Zugvorrichtung Anwendung. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

124) Nothkette, für Wagen aller Art (mit Ausnahme der Schotterwagen) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus dem Jahre 1837. (Geschenk dieser Bahn.)

125)—126) Achslager-Gabeln aus Eisenblech gehauen, u. zw.: Nr. 125 für Plateauwagen und Nr. 126 für gedeckte Güterwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Erstere hat aufgenietete Führungsbeilagen und war von aussen am Hauptträger eingeschraubt; letztere war glatt und bei jedem Lager doppelt angebracht. Beide stammen aus der Zeit von 1837—1840. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

127)—128) Achslager-Gabeln aus starkem Eisenblech, u. zw.: Nr. 127 für Personenwagen und Nr. 128 für gedeckte Güterwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Erstere hat ebenfalls aufgenietete Führungsbeilagen und war, im Gegensatze zur anderen, bei jedem Lager doppelt angebracht. Dieselben stammen aus der Zeit von 1840—1850. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

129) Buffer mit Kautschukringen, gusseisernem Gehäuse, viereckiger Bodenfläche, gusseisernen Stössern und hölzerner Stossscheibe; stammend aus dem Jahre 1840 und in Verwendung gewesen bei den Personenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

130) Locomotiv-Federwaage, herstammend von einer der im Jahre 1841 aus England bezogenen Locomotiven der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

131) »Beschreibung einer selbstwirkenden Abhängevorrichtung für Dampf- und Eisenbahnwagen. Entworfen von F. Freisauff von Neudegg, k. k. Hauptmann in der Armee, Wien 1841. (Mit 3 lithographischen Foliotafeln)«. Als Zweck der Vorrichtung ist angegeben: »Trennung der Locomotive vom Wagenzuge und auch der Wagen untereinander, sei es willkürlich (z. B. durch den Conducteur), sei es selbstwirkend (bei Entgleisungen), wenn ohnedies jede von Menschen abhängige Einwirkung zu spät eintreten könnte.« Die drei Tafeln zeigen die Construction der Vorrichtung und ihrer Bestandtheile, nämlich den an die Vordergestelle der Personenwagen anzubringenden, eisernen Ansatz sammt dem Lager für den Aushängehaken, dann diesen letzteren

und den Sperrhebel nebst der Auslösevorrichtung. Eine Erprobung dieser Erfindung soll angeblich in den Werkstätten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorgenommen worden sein, jedoch kein zufriedenstellendes Ergebnis geliefert haben.

132) Zugwinkel sammt Spindel aus dem Jahre 1849, von den Bremsen der Güterwagen (Classe IV, VII und VIII) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Spindel und Winkelhebel sind aus Schmiedeisen, die Mutter ist aus Metall. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

133) Manometer von dreieckiger Form mit Kolben und von aussen stellbarer Feder, stammt aus dem Jahre 1849 (ca.) und hat eine ganz eigenthümliche Construction. Der durch die Bohrung eintretende Dampf drückt zunächst eine Kautschuk-Membrane und den auf derselben aufliegenden, vertical geführten Metallkolben empor; diese Bewegung des Kolbens und der auf letzteren ausgeübte Druck wird durch einen Hebel auf eine Spiralfeder übertragen, deren Spannung durch die aus dem Manometergehäuse hervorragende Schraube entsprechend regulirt werden kann. Der Hebel ist zwischen drei Stahlschneiden gelagert, von welchen zwei in der geschlitzten Kolbenstange, die dritte an der Deckplatte der Feder befestigt sind. Durch eine Zugsstange, deren unteres Ende in ein Charnier des Hebels, und deren oberes Ende in das Auge eines an der Zeigerwelle befestigten Hebels eingehängt ist, wird das Spiel des Kolbens in entsprechender Vergrösserung auf den auf der Welle befestigten Zeiger übertragen. Das Manometer ist von Borsig in Berlin geliefert worden und war zuletzt bei der Nordbahn-Locomotive »Hector« in Verwendung. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

134) Manometer mit Bourdon'scher Röhre aus dem Jahre 1850 (ca.). Zur Beseitigung des todten Ganges der das Spiel vergrössernden Zahnrad-Uebersetzung ist die Zeigerwelle mittelst eines sich auf ihr aufwickelnden Seidenfadens mit dem freispielenden Ende einer am Manometer-Gehäuse befestigten Blattfeder verbunden. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

135)—136) Locomotiv-Buffer aus Leder mit Rosshaarfüllung, beiläufig im Jahre 1850 von Cockerill in Seraing mit einer Nordbahn-Locomotive geliefert. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

137) Bremsklotz-Hängeeisen, aus dem Jahre 1854, für Personenwagen und einige Gattungen Güterwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der hölzerne Bremsklotz wird durch eine Art Schuh gehalten. Unten am Hängeeisen befindet sich eine Feder, welche den Bremsklotz zurückdrückt, damit derselbe im ungebremsten Zustande oben am Rande nicht anliegt. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

138) Zughaken für Personenwagen und einige Gattungen Lastwagen, mit langem Ansatz, für durchgehende Zugvorrichtung. Derselbe stammt aus dem Jahre 1854 und wurde in der Werkstätte der Nordbahn aus freier Hand ohne Gesenk geschmiedet. (Geschenk dieser Bahn.)

139) Bremsspindel sammt Lager für 4- und 8räderige Plateauwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etwa aus dem Jahre 1855. (Geschenk dieser Bahn.)

140) Schraubenkuppel (für Personenwagen) aus Schmiedeeisen mit flachen Laschen und scharfen Gewinden. Es ist dies die erste Type der im Jahre 1855 bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Verwendung gelangten Schraubenkuppeln. (Geschenk dieser Bahn.)

141)—142) Buffer aus dem Jahre 1855, in Verwendung gewesen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, u. zw.: Nr. 141 bei Personen-, Nr. 142 (mit runder Flansche) bei Lastwagen. Diese Buffer bestehen aus einem gusseisernen Gehäuse, haben viereckige Bodenfläche, gusseiserne Stösser mit angeschraubter hölzerner Stossscheibe und Kautschukringe. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

143)—144) Bremswellen-Träger für Kohlenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sehr schwach im Material, unten abgerundet; aus dem Jahre 1856. (Geschenk der genannten Bahn.)

145) Bremswellen-Träger aus Blech für Personenwagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, aus dem Jahre 1856. (Geschenk der genannten Bahn.)

146) Bild (in Rahmen): Gesellschaftswagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, eingeführt ca. 1840 zur Verbindung der Stationen mit den benachbarten Städten und Ausflugsorten. (Autotypie nach einem Aquarell aus jener Zeit.)

147) Hobelmaschine für Eisen- und Metallgegenstände, 1 m lang, 0·5 m breit, mit gusseisernem Gestelle, Tisch und Zahnstangenbetrieb, selbstthätiger Umsteuerung und selbsthätiger Schaltung der Breite und Höhe nach. Sie wurde ca. 1840 von der Waggonfabrik Heindorfer in Wien angekauft und bis zum Jahre 1874 in der Wiener Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verwendet. (Geschenk dieser Bahn.)

148) Räder-Drehbank mit hölzernen Wangen, einfachem Räder-Vorgelege und Kreuzsupport sammt zugehörigem Decken-Vorgelege, Welle mit Voll-, Leer- und Stufenscheibe. Diese für Räder bis 1·4 m Durchmesser benützbare Drehbank wurde im Jahre 1842 bei S. Bollinger in Wien angekauft und stand bis 1869 in der ehemaligen Nordbahnwerkstätte in Brünn, sodann bis zum Jahre 1874 in der Nordbahnwerkstätte Wien in Verwendung. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

149) Drehbank mit hölzernen Wangen für Riemenbetrieb ohne Räder-Vorgelege, mit Kreuz- und Handsupport; Spitzenhöhe 250 mm, Drehlänge 2·8 m. Diese Drehbank wurde wahrscheinlich 1843 in der Wiener Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angefertigt und stand daselbst bis zum Jahre 1874 in Verwendung. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

150) Horizontale Tyres-Bohrmaschine zum Bohren der Schraubenlöcher in Tyres von Räderpaaren; sie ist für Riemenbetrieb mit heb- und senkbarer Bohrspindel, einfachem Rädervorgelege und Handsteuerung eingerichtet, wurde in der Wiener Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ca. 1845 gebaut und stand daselbst bis zum Jahre 1874 in Verwendung. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

151) Räder-Auflegekarren, zur Tyres-Bohrmaschine gehörig, mit verstellbaren Auflegerollen für die zu bohrenden Räderpaare; sie wurde ca. 1845 in der Wiener Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gebaut und stand daselbst bis zum Jahre 1874 in Verwendung. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

152) Verticale freistehende Bohrmaschine mit hölzernem Gestelle, für Riemenbetrieb, mit Rädervorgelege und Handsteuerung; gebaut ca. 1850 in der Wiener Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und daselbst bis 1874 verwendet. (Geschenk dieser Bahn.)

153)—154) Schraubenwinden mit gusseisernem Fuss; dieselben wurden in der Zeit von 1850 bis 1874 in der Wiener Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Auflage der Locomotiv-Frames verwendet. (Geschenk dieser Bahn.)

155) Bildnis (in Rahmen): Salomon Freiherr von Rothschild, geboren zu Frankfurt a. M., am 9. September 1774, kam in seinem 45. Lebensjahre nach Wien, führte hier, wie früher in Berlin die Geschäfte des Welthauses und gelangte bald zu hohem Ansehen; im Jahre 1822 wurde er in den Freiherrnstand erhoben. Sein Weitblick und Unternehmungsgeist, denen viele österreichische Industrien ihre Entstehung oder Vervollkommnung danken, liess ihn auch die von dem Professor am k. k. Wiener polytechnischen Institute Franz Xaver Riepl (s. Nr. 156) im Jahre 1829 gegebene Anregung zum Baue einer das Ostrau-Karwiner Kohlenrevier mit der Donau verbindenden Eisenbahn sofort erfassen und mit unerschütterlicher Ausdauer weiter verfolgen. Er veranlasste Riepl zu einer Reise nach England (Jänner 1830), um dort sowohl über die Eisenindustrie, als über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen Studien zu machen und gab ihm einen jungen Beamten des eigenen Hauses, Leopold Edlen von Wertheimstein (s. Nr. 157) zum Begleiter, der sich über die einschlägigen commerciellen Verhältnisse unterrichten sollte. Die Schilderungen der Eindrücke, welche diese Delegirten im Mutterlande der Eisenbahnen empfangen hatten, riefen in Rothschild die Idee wach, nicht blos die bereits erwähnte Linie, sondern ein grosses, von der Ostgrenze Oesterreichs bis an die Adria reichendes Eisenbahnnetz zu bauen. Verwirklicht wurde jedoch zunächst blos das alte, immerhin aber um die Fortsetzungsstrecke bis zu den Salzbergwerken in Bochnia erweiterte Project. Rothschild entsendete nochmals Riepl, diesmal in Begleitung Heinrich Sichrowsky's (s. Nr. 158) nach England und Belgien und schritt sodann, unbeirrt von den abfälligen Aeusserungen der Zweifler und Gegner, am 15. April 1835 um die Concession ein, die ihm am 4. März 1836 in Form eines auf die Dauer von fünfzig Jahren giltigen, ausschliessenden Privilegiums ertheilt wurde, ebenso wie über Allerhöchste Entschliessung vom 9. April 1836 die Bewilligung, dass der Bahn die Benennung »Kaiser Ferdinands-Nordbahn« beigelegt werde. Rothschild war also der G r ü n d e r d e r e r s t e n L o c o m o t i v b a h n O e s t e r r e i c h s. Er

blieb unablässig ein treuer Hüter und Förderer seiner grossen Schöpfung und half ihr wiederholt in selbstloser Weise über manche gefährliche Klippe hinweg, wofür die Gesellschaft ihm stete Dankbarkeit bewahrte und sein Andenken dadurch ehrte, dass sie ihm anlässlich der Vollendung des neuen Wiener Nordbahnhofes (1865) im Vestibule des letzteren ein Standbild errichtete. Baron Rothschild war auch an der Erschliessung der Asphaltgruben in Dalmatien, an der Hebung des Bergbaues in den Wittkowitzer Revieren, der Gründung des Oesterreichischen Lloyd und noch anderen Unternehmungen in hervorragender Weise betheiligt; zahlreiche Stiftungen und Wohlthätigkeitsacte geben bleibendes Zeugnis von seiner Gutherzigkeit und seinem humanen Sinne, ebenso die vielen Ehrenstellen, die er einnahm (vgl. Nr. 176) und seine ausgebreiteten Beziehungen zu den vornehmen Kreisen, von der grossen Achtung und Beliebtheit, deren er sich erfreute. Der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehörte er vom Tage ihrer Errichtung bis zu seinem am 26. Juli 1855 in Paris erfolgten Ableben an. — Das Bild ist die Reproduction eines aus dem Beginne der Dreissiger-Jahre stammenden Gemäldes.

156) Bildnis (in Rahmen): Franz Xaver Riepl, geboren zu Graz am 29. November 1790, absolvirte daselbst die philosophischen, dann in Schemnitz die montanistischen Studien, wurde 1816 Director des Berg- und Hüttenwesens in Joachimsthal, 1819 an das vier Jahre vorher errichtete k. k. Polytechnikum in Wien berufen, erwarb als Professor der Mineralogie und Waarenkunde einen weitverbreiteten Ruf, vermöge dessen ihm bedeutende wissenschaftliche Missionen, auch in das Ausland, zufielen. Im Jahre 1825 verbesserte er die Betriebsweise des Vordernberger Bergbaues und 1829 bewirkten seine Vorschläge, dass in dem eben angelegten Witkowitzer Eisenwerke der Puddlingsprocess eingeführt und der erste Cokeshochofen erbaut wurde. Damals hat er sowohl für dieses Werk eine Pferdebahn projectirt, als auch ein vollständiges Operat für eine Eisenbahn zur Verbindung des Ostrau-Karwiner Kohlenreviers mit der Donau ausgearbeitet und dasselbe binnen Kurzem zu dem Riesenplane einer von der Ostgrenze Oesterreichs bis an die Adria reichenden Eisenbahnanlage erweitert. Die Grossartigkeit des Projectes, der Muth seines Schöpfers errangen die Bewunderung weiter Kreise. Zu

den begeisterten Anhängern desselben zählte auch der Gesellschafter eines Wiener Grosshandlungshauses, Samuel Biedermann, welcher in der richtigen Erkenntniss, dass nur eine hervorragende Finanzmacht die Verwirklichung des Projectes ermöglichen könne, Riepl im Jahre 1830 mit Salomon Freiherrn von Rothschild bekannt machte, der sofort das lebhafteste Interesse an der Sache nahm, einen Beamten seines Hauses, Leopold Edlen von Wertheimstein (s. Nr. 157) mit Riepl nach England entsendete und, nach deren Rückkehr, eifrigst für die Zustandebringung der Bahn thätig war. Es gelang dies erst nach sechs Jahren, u. zw. rücksichtlich der Linie Bochnia—Wien, d. i. der unter dem Namen »Kaiser Ferdinands-Nordbahn« erbauten ersten Locomotivbahn in Oesterreich, und Riepl erntete den Ruhm, ihr geistiger Schöpfer zu sein. Aus seiner Feder floss im Jahre 1836 das Memoire über die Vortheile und Bedingungen der Anlage eines vollständigen österreichischen Eisenbahnnetzes, welches Schriftstück wegen seiner geradezu prophetischen Ausführungen über die voraussichtlichen wirthschaftlichen, socialen und politischen Wirkungen der Eisenbahnen berühmt geworden. Auch der technische Theil der damals ausgegebenen Brochüre: »Das Project der Wien-Bochnia-Eisenbahn, in technischer, commercieller und finanzieller Hinsicht beleuchtet«, hatte Riepl zum Verfasser. Er gehörte der provisorischen Direction, dann ihrer technischen Commission und nachher von 1836 bis zu seinem am 20. Mai 1857 erfolgten Tode der definitiven Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an. In Anerkennung seiner grossen Verdienste errichtete ihm die Gesellschaft ein bleibendes Denkmal, u. zw. in Form einer Portraitbüste, welche nächst dem Standbilde Rothschild's im Vestibule des (neuen) Nordbahnhofes aufgestellt ist. — Das Bild wurde im Jahre 1855 von Kriehuber gezeichnet. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Alfred Freiherrn von Buschman.)

157) Bildnis (in Rahmen): Leopold Edler von Wertheimstein, geboren zu Wien am 23. October 1801, gestorben zu Wien am 7. Jänner 1883, wurde als Beamter des Hauses Salomon von Rothschild von diesem im Jahre 1830 nach England gesendet, um mit Professor Riepl (s. Nr. 156), der eben damals seine grossen Eisenbahnprojecte veröffentlicht hatte, über das Eisenbahnwesen Studien zu machen, und trug durch seine Berichte mit bei, dass Baron

Rothschild sich der Verwirklichung jener Projecte annahm. Er war es auch, der in Vertretung seines Chefs die Verhandlungen wegen der Privilegiums-Ertheilung mit den Behörden geführt und, nachdem dieselbe erfolgt war (4. März 1836), die Vorarbeiten für die Bildung der »Actiengesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien« besorgt hatte. Der Direction dieser über Allerhöchste Entschliessung vom 9. April 1836 »Kaiser Ferdinands-Nordbahn« benannten Unternehmung gehörte er vom Tage ihrer Constituirung bis zu seinem Ableben, also durch volle 46 Jahre an. Er erfreute sich der besonderen Geneigtheit des Staatskanzlers Fürsten Metternich und vieler anderen hochgestellten Persönlichkeiten, war ein eifriger Förderer der schönen Künste und ein unermüdlicher Wohlthäter der Armen und der Humanitätsanstalten Wiens. — Das Bild ist die Reproduction eines Porträts aus den Fünfziger-Jahren.

158) Bildnis (in Rahmen): Heinrich Sichrowsky, geboren zu Wien am 2. Juli 1794, absolvirte die commerciellen Studien am Wiener Polytechnikum, erhielt dann eine Stelle in dem Bankhause H. Biedermann, erwarb sich bald die Zuneigung seiner Chefs, insbesondere des Firmatheilhabers Samuel Biedermann, wurde dessen Reisebegleiter und fand so Gelegenheit, auch die englischen Eisenbahnen aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Die hiebei empfangenen Eindrücke machten ihn zum eifrigen Fürsprecher für die Anlage von Eisenbahnen in Oesterreich und vor Allem für das grosse Professor Riepl'sche Project, aus dem einige Jahre später die Kaiser Ferdinands-Nordbahn entstand, an deren Gründung er grossen geistigen Antheil hatte. Er beeinflusste seinen vorgenannten Chef, bei dem er nun die Stelle eines Cassiers innehatte, den Baron Salomon von Rothschild für die Sache zu interessiren, und liess es auch an eigenen Bemühungen um die Erlangung eines Privilegiums nicht fehlen. Von Baron Rothschild mit der Ueberprüfung des mercantilen Theiles der Riepl'schen Rentabilitätsberechnungen betraut, verfasste er das im Jahre 1834 erschienene »Promemoria über Anlage, Unterhaltungskosten und Frachtquantum« der Wien-Bochnia-Bahn, schilderte darin, die Ertragsfähigkeit des projectirten Unternehmens und den mächtigen Einfluss, welchen dasselbe auf die Entwicklung der Industrie und des Handel

nehmen würde, besonders wenn es allmälig die ursprünglich geplante Ausbreitung über die ganze Monarchie gewänne. Hierdurch mit Riepl auf Kosten des Baron Rothschild nach England und Belgien entsendet, gewann er in diesen Ländern von Neuem die Gewissheit von der Ausführbarkeit und dem unzweifelhaften Gedeihen der projectirten Eisenbahn und wusste dem, nach seiner Heimkehr, so nachhaltigen Ausdruck zu geben, dass Baron Rothschild nunmehr am 15. April 1835 um die Verleihung des Privilegiums zum Baue der Bahn ansuchte, welches am 4. März 1836 definitiv ertheilt wurde. Unmittelbar darnach verfasste Sichrowsky den commerciellen Theil der in Gemeinschaft mit Riepl veröffentlichten Brochure »Das Project der Wien-Bochnia-Eisenbahn; in technischer, commercieller und finanzieller Hinsicht beleuchtet«, welche eigentlich den Prospect des Unternehmens bildete und dem letzteren sofort zahlreiche Anhänger verschaffte. Ebenso hatte er mit Riepl ein Organisationsstatut für den technischen und commerciellen Dienst der Bahn ausgearbeitet, das sich in der Folge glänzend bewährte. Wie früher in das Gründungscomité, nun auch in die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn berufen, führte er die Geschäfte derselben, bis er im October 1836 zum Generalsecretär ernannt wurde. Er nahm diesen Posten bis zum Jahre 1865 ein und trug sehr viel dazu bei, dass die Nordbahn von allem Anfange an zu den bestverwalteten Bahnen zählte. Seine Uneigennützigkeit war allgemein bekannt; ein schönes Beispiel davon gab er in der Zeit, als in Folge der Unruhen des Jahres 1848 die Einnahmen der Nordbahn zurückgingen; er setzte seine Bezüge von fl. 6000 auf fl. 4000 herab und nahm sie erst dann wieder voll, als die Erträgnisse der Bahn sich wieder gehoben hatten. Stets von Schaffensdrang erfüllt, bemühte er sich in den Jahren 1843—1845 um das Zustandekommen einer atmosphärischen Eisenbahn von Wien nach Hütteldorf und ein Decennium später um das Zustandekommen der »Westbahn« von Stockerau durch das Donauthal und über Linz nach Salzburg und trat, als das Consortium Merk-Lindheim am 8. März 1856 die Concession für die Linie Wien—Linz—Salzburg erhielt, über Wunsch der Regierung, in das Gründungscomité ein. Im Jahre 1865 schied er aus dem activen Dienste der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, wobei ihm seitens der Generalversammlung grosse Ehrung und

auch die Wahl in die Direction zu Theil wurde. Es war ihm jedoch nicht gegönnt, ihr lange anzugehören, denn er starb am 10. Juli 1866 zu Baden bei Wien. — Das Bild wurde im Jahre 1846 von Eybl in Wien gezeichnet.

159) Büste: Heinrich Sichrowsky, Generalsecretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Biographie s. Nr. 158), versehen mit der Widmung: »Die Nordbahn-Beamten ihrem verehrten General-Secretär; 1859.« (Geschenk des k. k. Hofrathes, Herrn Angelo Ritter von Kuh.)

160) Bildnis (in Rahmen): Carl Ritter von Ghega, k. k. venetianischer Amtsingenieur und Ober-Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und nachher wieder Staatsbeamter, war am 13. Juni 1802 zu Venedig geboren, besuchte dortselbst das k. k. Militär-Collegium (St. Anna) sodann die Universität zu Padua und trat gleich nach erlangtem Grade eines Doctors der Mathematik, also schon 1819 bei der venetianischen Landes-Baudirection in den Staatsdienst ein. Bis 1836 fast ausschliesslich bei Strassen- und Wasserbauten verwendet, fungirte er dann als Amts-Ingenieur I. Classe bei der genannten Baudirection, jedoch nur kurze Zeit, denn, folgend einer Einladung der damals gegründeten Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nahm er mit Bewilligung der Regierung (4. August 1836) an der technischen Ausführung dieser Bahn theil, ging in Gemeinschaft mit dem Ingenieur Franz v. Bretschneider und dem Vertreter Rothschild's, Moriz Goldschmidt, nach Belgien und England, um die Fortschritte des Eisenbahnwesens zu studiren, und wurde hernach in der Eigenschaft eines bevollmächtigten Ober-Ingenieurs mit der Leitung des Baues der Strecke Hohenau—Rabensburg—Brünn betraut. Er arbeitete auch für die Strecke Lundenburg—Olmütz und für eine Linie zur Verbindung der Nordbahn über Brünn und Olmütz mit Prag die Projecte aus. Am 19. Juni 1840 in den Staatsdienst zurückberufen, schuf er als Baudirections-Adjunct für Tirol die Pläne für die Gebirgsstrasse durch Val Sugana und über den Finsterminz-Pass. Als das kaiserl. Patent vom 19. December 1841 den Eisenbahnbau in die Hände des Staates legte, wurde Ghega am 23. Juli 1842 zum k. k. Rath und Inspector der am 1. April 1842 activirten k. k. General-Direction für Staats-Eisenbahnen ernannt und ihm die Leitung des Baues der k. k. südlichen Staatsbahn übertragen. Fortan blieb seine Thätigkeit dem Eisenbahnbaue gewidmet, auf welchem Gebiete er in der Folge seinen Weltruf erlangte. Eine seiner ersten Arbeiten war jetzt die

Untersuchung der Frage der Ueberschienung des Semmerings. Um alle einschlägigen Einrichtungen und Neuerungen durch eigene Anschauung kennen zu lernen, unternahm er im Februar 1842 über Auftrag der Regierung und in Begleitung seines Mitbeamten und Freundes Moriz Loehr (s. Nr. 410) eine Studienreise nach Nordamerika, von der er im August desselben Jahres zurückkehrte. Ihre hauptsächlichsten, in dem berühmten Buche: »Die Baltimore-Ohio-Eisenbahn über das Alleghany-Gebirge« (siehe Anhang I), veröffentlichten Ergebnisse waren mitentscheidend für die Einrichtung der Semmeringbahn zum Betriebe mit Adhäsionsmaschinen. In diesem Buche ist auch das Princip der »Virtual-Länge« entwickelt und erläutert. Vor der Inangriffnahme der Semmeringbahn führte Ghega die k. k. südliche Staatsbahn in der Ausdehnung von Mürzzuschlag bis Laibach aus. Während dessen war er am 21. September 1848 zum Sectionsrathe im Ministerium für öffentliche Arbeiten, sodann (mit dem gleichen Range) zum Vorstande der »Abtheilung für den Staatseisenbahnbau« bei der — zufolge a. h. Entschliessung vom 15. December 1849 — in unmittelbarer Unterstellung unter das Handelsministerium errichteten »k. k. Generalbaudirection« ernannt worden. Anlässlich der Eröffnung der Strecke Cilli—Laibach (17. September 1849) erhielt er den Orden der eisernen Krone, mit welchem der erbliche Ritterstand verbunden war. Später wurde er noch mit dem Leopolds-Orden und mit dem Comthurkreuze des Franz Josef-Ordens ausgezeichnet. Während der Vorbereitung und auch noch nach der im Jahre 1848 erfolgten Inangriffnahme des Semmeringbaues hatte Ghega einen schweren Kampf mit den Anhängern der Seil- und atmosphärischen Bahnen, sowie mit den wissenschaftlichen Widersachern und deren Vorurtheilen gegen seine Projectirungen zu bestehen; er errang jedoch einen glänzenden Sieg. Der gigantische, von der ganzen Welt angestaunte Bau gelang, ebenso die vielfach angezweifelte Beschaffung geeigneter Locomotiven, und der Betrieb dieser ersten Alpenbahn wickelte sich von seiner Eröffnung an (für Güter am 15. Mai, für den allgemeinen Verkehr am 17. Juli 1854) ganz anstandslos ab. Nach der über a. h. Entschliessung vom 12. Mai 1852 erfolgten Auflösung der k. k. Generalbaudirection und der Errichtung der k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten wurde Ghega zum Ministerialrathe und Vorstand dieser Centralstelle er-

nannt (23. October 1852). Ein Jahr später arbeitete er die Entwürfe für die Erweiterung des österreichischen Eisenbahnnetzes aus. Gleichfalls im Jahre 1853 erschien das von ihm verfasste, vielverbreitete Werk: »Uebersicht der Hauptfortschritte des Eisenbahnwesens von 1840 bis 1850 und die Ergebnisse der Probefahrten auf einer Strecke der Eisenbahn über den Semmering« (siehe Nr. 432 und 433). Nach dem Ausbaue und der Inbetriebsetzung der Karststrecke Laibach—Triest (für den allgemeinen Verkehr am 15. October 1857) ging er nach Mailand, um die Vollendung der italienischen Linien zu beschleunigen. Aus Anlass der Veräusserung der Staatsbahnen und der mit 1. Juli 1859 erfolgten Auflösung der k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten abermals in das Ministerium einberufen, hatte er jedoch vorwiegend nur administrative Geschäfte zu versehen. Seine letzte umfassende technische Arbeit war die Ueberprüfung der einander gegenüber gestandenen vielfachen Projecte für die Anlage von Eisenbahnen in Siebenbürgen. Dort beschlich ihn ein Lungenleiden, welchem er am 14. März 1860 zu Wien erlag. — Der Oesterreichische Ingenieur- und Architekten-Verein hat auf Antrag des k. k. Hofrathes und Vorstandes der General-Inspection der österr. Eisenbahnen Johann Wagner Ritter von Wagensburg (s. Nr. 334) am 3. April 1869 beschlossen, dem Verblichenen an jener Stelle, wo er sein ruhmgekröntes Werk geschaffen, ein Denkmal zu setzen. Dasselbe wurde in der Station Semmering errichtet und schon am 22. Juli 1869 enthüllt (s. Nr. 434). Aus dem Ueberschusse der reichlich eingeflossenen Beiträge wurde ein »Ghega-Fond« gegründet, aus dessen Erträgnissen Stipendien für Jünger der Technik fliessen. In der vorerwähnten Zeit ward das Andenken G.'s auch noch dadurch gefeiert, dass die vom 19. bis 21. Juli 1869 in Wien versammelt gewesenen Delegirten des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, zur Erinnerung an diese Tage, eine die Gesichtszüge und den Spruch des Erbauers der Semmeringbahn aufweisende Medaille (s. Nr. 20 der im Anhang II verzeichneten Medaillen-Sammlung) erhielten. Zu Ehren G.'s mag auch die, seinen Kopf darstellende, grosse Plaque (s. Nr. 21 der eben gedachten Sammlung) gegossen worden sein. Dieselbe gilt als Unicum; ihre Herkunft und Anfertigungsperiode ist jedoch nicht bekannt. Nach der Uebertragung der irdischen Ueberreste G.'s vom Währinger auf den Central-Friedhof in Wien,

wurde ihm daselbst vom österr. Ingenieur- und Architekten-Vereine ein prachtvolles Grabdenkmal (s. Nr. 439) gesetzt. — Das im Jahre 1840 von Kriehuber in Wien gezeichnete Bild zeigt Ghega zur Zeit, da er »k. k. venetianischer Amts-Ingenieur und Ober-Ingenieur der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn« war. (S. auch Nr. 408 und 409.)

161) Bildnis (in Rahmen): Hermenegild Ritter von Francesconi, am 19. October 1795 zu Cordignano in der Provinz Treviso geboren, fand im 16. Lebensjahre Aufnahme in die Militär-Akademie zu Modena, wurde 1815 zum Unterlieutenant, 1817 zum Oberlieutenant im k. k. Ingenieur-Corps ernannt. Drei Jahre später quittirte er die Officiers-Charge und nahm dann Civildienste, indem er 1822 als provisorischer Ingenieur bei der Baudirection in Venedig eintrat. Hier wurde er vornehmlich bei den damaligen grossen Strassenbauten verwendet. Nach Vollendung der von Serravalle bis Toblach reichenden, Italien mit Tirol verbindenden Strasse (1826), leitete er verschiedene Wasserbauten, sodann die Projectsarbeiten für die Strasse von Udine nach Pontafel und — ab 1827 — das »Oberingenieur-Amt« in Wien. Auf diesem Posten blieb er bis zu seiner im Jahre 1830 erfolgten Ernennung zum Ober-Ingeneur der Provinz Udine und war Mitglied der zu jener Zeit bestandenen Commissionen für die Regulirung der Donau bei Pressburg und des Wiener Donaucanales. Im Jahre 1832 wurde er als Hofbaurath nach Wien einberufen und mit der Leitung verschiedener Wasser- und Strassenbauten so namentlich der Anlage der neuen Strasse über den Semmering betraut. Bereits als k. k. Hofbaurath und Referent in Eisenbahnangelegenheiten wurde er auch in die von der provisorischen Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingesetzte technische Commission und sodann in die Direction dieser Bahn gewählt (1836). Von Seite der Staatsverwaltung zu Studien über die Fortschritte des Eisenbahnwesens nach England entsendet, schloss er sich den damals seitens der Nordbahn mit einer gleichen Mission betrauten Männern, nämlich: Carl Ghega, Franz von Bretschneider und Moriz Goldschmidt, an. Nach der Heimkehr organisirte und leitete er den Bau der Nordbahn, während er anderseits — als Vertrauensmann des Präsidenten der allgemeinen Hofkammer, Freiherrn v. Kübeck (s. Nr. 285) — die vorbereitenden Arbeiten für die Inangriffnahme des Baues

staatlicher Eisenbahnen bewerkstelligte und auch den Entwurf der Organisation einer »k. k. Generaldirection für die Staatseisenbahnen« verfasste. Anlässlich der Errichtung dieser neuen Behörde wurde F. in den Staatsdienst zurückberufen und am 3. Jänner 1842 zum Hofrathe und zum Vorstande (General-Director) derselben ernannt. Er versah dieses Amt bis Juli 1848, bezw. bis zu der damals erfolgten Aufhebung der vorerwähnten k. k. Generaldirection und hatte daher die Oberleitung aller in jener Zeit auf Kosten des Staates ausgeführten Bahnlinien inne. Sein Votum war auch dafür ausschlaggebend gewesen, dass der Betrieb der staatlichen Linien an die benachbarten Privatbahnen verpachtet wurde. Vom Jahre 1850 an war er bis zu seinem am 8. Juni 1862 zu Sacile nächst Conegliano erfolgten Ableben General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Er war seit 23. October 1844 Ritter des Ordens der eisernen Krone und Ehrenbürger mehrerer Städte. Am 19. April 1847 wurde er in den Ritterstand erhoben. — Das Portrait wurde im Jahre 1845 von Lieder jun. gezeichnet. Ein späteres Bildnis ist unter Nr. 287 eingetragen. — (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

162) Bildnis (in Rahmen): Michael Lazar Biedermann, geb. zu Pressburg am 13. August 1769, gestorben zu Baden bei Wien am 24. August 1843, Mitglied der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 19. October 1836—1840. Das Bild stammt angeblich aus dem Jahre 1840 und soll nach einem älteren Porträt angefertigt sein.

163) Bild (in Rahmen): »Erste Probefahrt mittelst Dampfwagen in Oesterreich auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 14. November 1837. Von Floridsdorf bis Wagram in 20 Minuten (eine Strecke von 6700 Klaftern).« Lithographie nach einem Gemälde von F. Wolf. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Alfred Freiherrn von Buschman.)

164) Bild (in Rahmen): Ausfahrt aus dem Wiener-Nordbahnhofe im Jahre 1837. (Photozinkographie nach einem Holzschnitte aus jener Zeit.)

165) Bild (in Rahmen): Veranschaulichung eines Personenzuges der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1837; derselbe besteht aus der von Stephenson gebauten Maschine »Vindobona« und je einem Wagen erster, vierter und zweiter Classe.

166) Silbermedaille, Durchmesser 42 mm, 27 g, geprägt anlässlich der provisorischen Eröffnung der Nordbahnstrecke Floridsdorf—Wagram (17. November 1837). Vorderseite: Nordbahnhof. A. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Eröffnet 1837. Kehrseite: Locomotive nach rechts — Vim quis teneat. — Jungit initio finem. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 1.)

167) Dieselbe Medaille in Kupfer (liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 2.)

168) Silbermedaille, wie vorstehend, mit sichtbarer Vor- und Rückseite, eingelassen in einen Schwerstein. (Geschenk des Herrn J. K. Giger Freiherrn Eichler von Eichkron.)

169) Bild (in Rahmen), darstellend: Fahrt des ersten Wagenzuges der Nordbahn über die grosse Donaubrücke bei Wien am 6. Jänner 1838. Autotypie einer Lithographie aus jener Zeit.

170) Bild (in Rahmen): Abfahrt des ersten Wagenzuges der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aus der Station Wagram am 6. Jänner 1838. — Autotypie einer Lithographie aus jener Zeit.

171) Bild (in Rahmen): »Die Eisenbahn in Wien.« Darstellung eines aus dem Wiener Bahnhofe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausfahrenden Personenzuges nach Eröffnung dieser Bahn im Jahre 1838. Lithographie von Ignatz Sonntag.

172) Bild (in Rahmen): Abfertigung eines Personenzuges am Wiener Nordbahnhofe im Jahre 1839; bemerkenswerth wegen der Wagentypen, die mangels von Trittbrettern oder Stufen, eigene Schemel zum Ein- und Aussteigen erforderlich machten. — Original-Tuschzeichnung nach alten Skizzen ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

173) Kundmachung von Bestimmungen »für die Aufrechthaltung der Ordnung und der Sicherheit des Publikums bei den Fahrten auf der Eisenbahn von Brünn nach Wien«, — hinausgegeben vom »Brünner k. k. Kreisamte« am 3. Juli 1839. Bemerkenswerth ist §. 2 dieser Kundmachung, welcher besagt: »wer die Eisenbahn zur Reise auf der Route von Brünn nach Wien und zurück benützen will, muss, um eine Fahrkarte zu erlangen, sich mit einem von der Brünner k. k. Polizeidirection oder der betreffenden Ortspolizei ausgefertigten Passirschein ausweisen«.

174) Bild (in Rahmen): Einfahrt der ersten Eröffnungszüge in die Station Lundenburg am 7. Juli 1839. — Autotypie einer Lithographie aus jener Zeit.

175) Bild (in Rahmen): Einfahrt des ersten Zuges in Brünn am 7. Juli 1839. — Holzschnitt aus Jurende's »Mährischer Wanderer«.

176) Bild (in Rahmen): »Ankunft der Dampfwagenzüge auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Bahnhofe zu Brünn bei der Eröffnungsfahrt am 7. Juli 1839.« Die Einfassung des Gemäldes besteht aus Emblemen des Handels, der Künste und Wissenschaften, sowie aus kleinen Ansichten von Stationen der Strecke Wien—Brünn und enthält im oberen Mittelfelde folgende Widmung: »Dem hoch- und wohlgebornen S. M. Freiherrn von Rothschild, königl. preussischer und dänischer geh. Commercienrath, kurf. hessischer geh. Finanzrath, Hofbanquier von Baiern u. Neapel, Commandeur u. Ritter mehrerer hohen Orden u. Gründer der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etz., etz., etz. gewidmet von Joh. Gastl, k. k. priv. Grosshändler.« — Die ursprüngliche Zeichnung wurde von Leop. Müller nach der Natur aufgenommen, bezw. lithographirt und bei M. R. Toma in Wien gedruckt. Ein solcher Abdruck diente als Untergrund für das im Besitze des Herrn Albert Freiherrn von Rothschild befindliche Originalgemälde. (Geschenk des Herrn Albert Freiherrn von Rothschild.)

177) Ausschnitt aus einer Zeitung vom 10. Juli 1839, enthaltend die von F. C. Weidmann verfasste Schilderung der am 7. Juli 1839 stattgehabten Eröffnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahnlinie nach Brünn, der Festlichkeiten daselbst und des in Folge der Unachtsamkeit des englischen Locomotivführers auf der Rückfahrt vorgekommenen Zusammenstosses zweier Züge in der Station Branowitz, bei welchem mehrere Personen verletzt wurden. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter von Kuh.)

178) Hohle Blechmedaillen (2 Stück), Durchmesser 28 mm; von Heuberger ausgeführt zur Erinnerung an die Eröffnung der Strecke Wien—Brünn. Die Vorderseite zeigt die Abbildung der Locomotive »Pluto« mit der Umschrift: »Dampfeskraft eint Nah und Fern.« Die Kehrseite enthält die Gedenkworte: »Eröffnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien bis Brünn 7. Juli 1839. (Beide Stücke liegen in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 3. Eines derselben wurde von dem Revidenten Herrn F. R. von Borutzky gespendet.)

179) Ebensolche Medaille, 30 mm, ausgeführt von Radnitzky (liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 4).

180) Bild (in Rahmen), darstellend drei österreichische Postillons, die angesichts eines vollbesetzten Eisenbahnzuges verwundert und neidisch ausrufen: »so viele Passagiere, und wir können mit langer Nase zusehen!« — Caricaturblatt, übermalter Kupferstich, aus der ersten Zeit des Dampfeisenbahn-Betriebes in Oesterreich, ca. 1839/40; gezeichnet von Cajetan, gestochen von Geiger.

181) Einladung zur Eröffnungsfahrt nach Olmütz am 17. October 1841, lautend für den Herrn k. k. Hofrath Joachim Ritter von Kleyle. Ihre Vorderseite zeigt eine Uebersichtskarte und das Längenprofil der Strecke Hradisch—Olmütz, sowie die theilweise Ansicht der letzeren Stadt.

182) »Feierliche Eröffnung der Eisenbahn von Wien nach Olmütz.« Sonderabdruck aus der »Wiener-Zeitung« vom 20. October 1841, enthaltend eine Schilderung der »am 17. October, als am Vorabende eines für Oesterreichs Waffenruhm unvergesslichen Jahrestages« stattgefundenen Eröffnung der Strecke Prerau—Olmütz, bezw. des ganzen damals vollendeten Theiles Wien—Olmütz der Hauptlinie der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie aller aus diesem Anlasse veranstalteten Festlichkeiten, die mit der Ausfahrt des von der Locomotive »Olomucia« (die Olmützerin) gezogenen Eröffnungszuges ihren Anfang nahmen, in der grossen, von der Stadtgemeinde Olmütz den Festgästen gegebenen Galatafel zu 200 Gedecken ihren Höhepunkt erreichten und erst mit dem Wiedereintreffen der Festtheilnehmer in Wien, am Nachmittage des 18. October, ihren Abschluss fanden. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter von Kuh.)

183) Bild (in Rahmen) betitelt: »Andenken an die feierliche Eröffnungsfahrt auf der Kaiser Ferdinands-Nord-Flügelbahn von Prerau nach Olmütz am 17. October 1841« und darstellend die Ankunft des ersten Zuges im Bahnhofe zu Olmütz.

184) »Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ihre Schicksale und ihre Fortschritte«; Flugblatt, ausgegeben anlässlich der Eröffnungsfahrt nach Prerau (1. September 1841) und enthaltend: Schilderungen des ersten Entwicklungsganges dieser Bahn, sowie Aneiferung zur weiteren Ausgestaltung derselben und Betrachtungen über die Vortheile, welche sie den von ihr durchzogenen Gegenden bringen wird. Besonderes Interesse verdienen die in dem Blatte verzeichneten Vorkommnisse aus der Anfangsperiode des Betriebes und der Hinweis darauf, dass die Direction sich

wegen Vornahme von Versuchen der »Anwendung des Elektromagnetismus bei Erzeugung der Betriebskraft von Locomotiven« umgethan hat, nun aber abwarten müsse, weil die Angelegenheit »durch die Intervention des hohen deutschen Bundes, der diese Erfindung für die deutschen Staaten an sich zu kaufen beabsichtigt, eine andere Wendung genommen«. (Geschenk des Herrn k. k. Regierungsrathes August Ritter von Loehr.)

185) Placat aus dem Jahre 1845, enthaltend: Tarife, Meilenzeiger, Wagenclassification für die Strecke Wien—Olmütz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und für die im Pachtbetriebe der letzteren gestandenen k. k. Staatsbahnstrecke Olmütz—Prag.

186) Kundmachung des Reichstagsbeschlusses vom 6. October 1848, dass der Direction der Nordbahn zu befehlen sei, dafür zu sorgen, dass auf der Nordbahn kein Militär nach Wien geführt werde.

187) »Bildliche Darstellung der Geschichte der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von dem Zeitpunkt der Eröffnung im Jahre 1838 bis zu Ende des Jahres 1853; entworfen und ausgearbeitet von Josef Stummer, k. k. Professor und Präses der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Wien 1855).« In einer auf acht Tafeln graphisch dargestellten Statistik, der auch ein erläuternder Text beigegeben ist, veranschaulicht dieses Werk den Entwicklungsgang der ersten Locomotivbahn Oesterreichs in der fünfzehnjährigen Anfangsperiode ihres Betriebes, den Stand des Anlagecapitales und des Fahrparkes, die Leistungen und Ergebnisse des Verkehres, die Höhe der Verwaltungskosten und der Reinerträgnisse. Am unteren Rande der Tafeln sind auch die Eröffnungsdaten angegeben, während im oberen Rande lichteres oder düsteres Gewölke die jeweilige günstige oder gedrückte Lage der Unternehmung versinnlicht und die in den Wolken aufscheinenden Gebilde von Maschinen und Wagen die jeweiligen Constructions-Systeme der Fahrbetriebsmittel ersehen lassen. Das Titelblatt zeigt u. A. die Aussenansicht des Wiener Nordbahnhofes und das Innere eines seiner Bureaux. (Der Ledereinband ist mit einem aus den Initialien W. E. [Wilh. Eichler?] und einer Ritterkrone bestehenden Monogramme geziert). (Geschenk des Herrn Regierungsrathes Wilhelm Rauscher, Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

* * *

188) Erlass des k. k n.-ö. Landespräsidiums ddto. Wien, am 13. Jänner 1838 an Georg Simon Freiherrn von Sina, k. k. priv. Grosshändler, enthaltend die mit a. h. Entschliessung vom 29. December 1837 ertheilte, vorläufige Bewilligung zur Anlegung einer Eisenbahn von Wien nach Raab, bezw. Pressburg, dann von Wien nach Gloggnitz nebst Seitenbahnen und endlich von Wiener-Neustadt nach Oedenburg und Raab nebst zwei Seitenbahnen zu den Steinkohlenwerken in Neudörfl und Brennberg. An diese Bewilligung war jedoch bezüglich der Linie Wien—Wiener-Neustadt—Gloggnitz sammt Seitenbahnen die ausdrückliche Bedingung geknüpft, dass es der Staatsverwaltung vorbehalten bleibt, »auch anderen Privaten eine gleiche oder ähnliche Concession zu ertheilen oder eine Staatsbahn anzulegen, wenn es zur Anlegung einer Wien mit Triest in Verbindung setzenden Eisenbahn kommen sollte.« (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

189) Programm der Wien-Raaber Eisenbahn, ausgegeben zu Wien am 20. März 1838 von Georg Simon Freiherrn von Sina. — Dasselbe führt die sämmtlichen Linien an, aus denen die genannte Bahn bestehen sollte, sowie auch die »vorzüglichsten Ertragsquellen, welche sich der Wien-Raaber Eisenbahn eröffnen und sie zu einer ebenso allgemein nützlichen als erfolgreichen Unternehmung zu erheben verheissen«, — veranschlagt ferner deren Anlagecapital mit beiläufig 12½ Millionen Gulden C. M., zu dessen Beschaffung 25.000 Actien zu je fl. 500 C. M. ausgegeben werden, wovon jedoch nur noch 8000 Stück zur öffentlichen Subscription verfügbar sind, — und nennt schliesslich die Mitglieder des aus den ersten Subscribenten zusammengesetzten provisorischen Verwaltungscomités. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

190) Formulare (in Rahmen) einer Actie per fl. 500 C. M. der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, wie solche mit dem Datum Wien, den 15. Juli 1838, von dem »provis. Comité der Wien-Raaber Eisenbahn« ausgegeben wurden. Die Wien-Gloggnitzer und die Wien-Raaber Eisenbahn bildeten damals ein einheitliches Unternehmen. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

191) Privilegiums-Urkunde (kalligraphisch ausgefertigt auf Pergament, gebunden in rothen Sammt und versehen mit dem in einer vergoldeten Metallcapsel verwahrten, an Goldschnüren befestigten

k. k. und erzherzogl. grösseren Insiegel), womit Kaiser Ferdinand I. am 18. Juli 1846 der fortan Wien-Gloggnitzer Eisenbahn zu benennenden Actien-Gesellschaft das auf die Dauer von 50 Jahren geltende ausschliessliche Privilegium für die Linien: Wien—Gloggnitz, Wien—Bruck a. d. L., Mödling—Laxenburg und Wr. Neustadt—Katzelsdorf verliehen hat, u. zw. unter Hinweis auf die frühere provisorische Bewilligung für die Wien-Raaber Bahn und die definitive Bewilligung zur Ausführung der Strecken Wien—Wr. Neustadt und Wr. Neustadt—Gloggnitz, sowie auch auf das Übereinkommen von 24. Juli 1846. Mittels dieses der Concessions-Urkunde beigegebenen, zwischen dem Präsidenten der k. k. allgemeinen Hofkammer Carl Freiherrn von Kübeck und der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Übereinkommens hat die Staatsverwaltung auf das ihr in der provisorischen Concession vom 2. Jänner 1838 eingeräumte Recht, »von der Bahngesellschaft die Abtretung der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn auch vor Erlöschung des Privilegiums fordern zu können, unter Festsetzung verschiedener Bedingungen Verzicht geleistet«. Die letzte Seite der Urkunde enthält die von dem Handels- und Finanzminister Baumgartner gefertigte Anmerkung, dto. Wien, 26. September 1853, dass das vorstehende Übereinkommen sowie das Privilegium durch den Vertrag vom 4. August 1853, vermöge dessen die Wien-Gloggnitzer Bahn, nebst den Flügelbahnen nach Laxenburg und Katzelsdorf in das Eigenthum der Staatsverwaltung übergegangen sind, mit 1. October 1853 seine Wirksamkeit verloren hat. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

192) »Circulare der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns« vom 6. Februar 1847, mittelst dessen das Privilegium für die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft vom 18. Juli 1846 verlautbart wurde. Ein Abdruck des Privilegiums und des Uebereinkommens vom 24. Juli 1846 ist dem Circulare beigeheftet. Seit der Verleihung dieses Privilegiums hatte die Gesellschaft, welche bis dahin »Wien-Raaber Eisenbahn-Actien-Gesellschaft« hiess, die Benennung: »Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft« zu führen.

193) Formulare einer Schuldverschreibung der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft über 500 fl. C. M., ausgefertigt zu Wien am 31. Juli 1849. Die Höhe der Anleihe

war laut Beschlusses der Generalversammlung der Actionäre vom 29. Jänner 1849 auf fl. 1,250.000 C. M. festgesetzt. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

194) »Uebersichtskarte (in Rahmen) der projectirten Tracen der Wien-Raaber Eisenbahn sammt Nebenzweigen. — In der Ausführung begriffen unter der Leitung des Civil-Ingenieurs M. Schönerer, im Jahre 1838 (Massstab 1 : 432.000).« Die damals projectirt gewesenen, in ihrem Zusammenhange eine grosse Ringbahn bildenden Tracen waren: Wien—Wiener-Neustadt—Gloggnitz nebst Abzweigung von Baden ins Helenenthal. Wien—Bruck a. d. Leitha—Kittsee—Pressburg, Kittsee—Raab—Gönyö, Raab—Oedenburg — Stein (Pferdebahn), Oedenburg — Wiener-Neustadt. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

195) »Uebersichtskarte (in Rahmen) der Wien - Pressburg - Raab-Comorn-Ofner Eisenbahntrace.« — Dadurch, dass diese Karte einerseits die Trace der Wien - Raaberbahn sammt ihrer Fortsetzung von Gönyö aus nach Ofen, anderseits des Gegenprojectes, nämlich der am linken Donauufer gelegenen Linie von Pest über Pressburg nach Wien veranschaulicht, bildet sie eine Ergänzung und ein Seitenstück der unter Nr. 194 eingetragenen Karte. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter von Kuh.)

196) Panorama der Wien-Raaber Eisenbahnstrecke Wien—Gloggnitz, Wien, bei P. Rohrmann, 1841, enthaltend die Situation und eine Uebersicht der geographischen Lage dieser Bahnstrecke, sowie Ansichten der von ihr berührten Orte und Landschaften.

197) Mappe, enthaltend eine Zeichnung, betitelt: »Eisenbahnfahrt von Wien bis Wiener-Neustadt« und darstellend die aus der Vogelperspective aufgenommene Situation dieser Strecke, ferner eine textliche Beschreibung hiezu; beide herausgegeben im Jahre 1841 von Emanuel Pernold in Wien, der ausdrücklich hervorhebt, dass er »die Fahrt auf eigene Kosten unternommen«. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

198) »Die Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz als ausgeführter Theil des Wien-Raaber Eisenbahnprojectes, nebst deren Betrieb bis 30. Juni 1842. Beschrieben vom Ingenieur Philipp Volk. Mit 6 Kupfertafeln. Wien 1842 bei Ludwig Förster.« Der textliche Theil dieser Schrift umfasst einen historischen Abriss der

Gründung der Wien-Gloggnitzer Bahn, sodann eine ausführliche technische Beschreibung der Anlage und eine Nachweisung der Baukosten der Bahn, ihrer Verkehrsverhältnisse und Erträgnisse, und schliesslich Instructionen für das Personal des ausübenden Dienstes. Von den Tafeln enthalten: I die Uebersichtskarte und das Längenprofil; II die Darstellung des Oberbaues und seiner Bestandtheile; III den Bahnhof zu Wien; IV die übrigen Bahnhöfe von Meidling bis Gloggnitz; V die Veranschaulichung des Wasserreservoirs mit Heizapparat und Pumpwerk in Wiener-Neustadt; VI Abbildungen der Personenwagen (I. bis III. Cl.) für je 56, bezw. 64 und 72 Personen. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

199) »Karte (in Rahmen) der am 5. Mai 1842 in ihrer ganzen Ausdehnung von 39.713 Klafter oder beinahe 10 Meilen (76 km) eröffneten Eisenbahn von Wien nach Gloggnitz, und der am rechten Donau-Ufer angefangenen Eisenbahn von Wien nach Pressburg und Raab vom Civil-Ober-Ingenieur und Baudirector M. Schönerer.« — Die jetzt schon sehr selten gewordene, wahrscheinlich um das Jahr 1843 von der artistischen Anstalt Ludwig Förster's in vorzüglicher Ausführung vervielfältigte, das ganze vom Wienerwald und dem Fusse des Semmering bis über den Neusiedler See und in die Gefilde der Raab sich erstreckende Gebiet umfassende Karte enthält in der linken oberen Ecke den vorangegebenen Titel und hernach folgenden Text: »Die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn wurde in den zwei Jahren 1840 und 1841 von der k. k. priv. Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft mit doppelten Geleisen und einem Capitalsaufwande von 8,480.000 fl. C.-M. — wobei die Kosten der Gebäude mit 1,030.000 fl., der Locomotiven und Wagen mit 1,880.000 fl. und 4% Zinsen mit 320.000 fl. begriffen sind — ausgeführt. Der Bau erforderte 616.075 Kubikklafter (4,202.248 m^3) Abgrabungen und Aufdämmungen, 455 Brücken, Canäle, Durchlässe und Wegübergänge, 3 Viaducte, 1 Tunnel, 99 solid hergestellte Gebäude auf 25 Bahnhöfen, und bildet den Anfang der im Jahre 1842 auf Staatskosten unternommenen Südbahn von Wien nach Triest.« In der oberen rechten Ecke befindet sich die Zueignungs-Inschrift: »Gewidmet Seiner Hochwohlgeboren dem Herrn Freiherrn von Sina zu Hadas und Kizdia, Commandeur des königl. griechischen Ordens vom h. Erlöser und des kaiserl. türkischen Nischni-

Ifticbar, Magnat des Königreiches Ungarn, Herr und Landstand in Nieder-Oesterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, königlich griech. Generalconsul in Wien, Director der priv. österr. Nationalbank, Präses der priv. Raaber Eisenbahngesellschaft etc.« (folgen noch zahlreiche Titulaturen). Unterhalb der Karte sind Ansichten des Hauptbahnhofes Wien, des Bahnhofes Mödling, des Tunnels bei Gumpoldskirchen und der Bahnhöfe Baden und Neustadt aneinander gereiht. (Geschenk des Herrn kaiserl. Rathes S. Sekira, Oberinspectors der Südbahn.)

200) Bild (in Rahmen): Haupt- und Detail-Längenprofil der »Wien-Brucker Eisenbahn« nebst Abbildungen der 11 Stationen (Simmering bis einschliesslich Bruck a. L.) dieser Linie. Lithographie aus der artist. Anstalt von Förster in Wien aus dem Jahre 1846. Das Tableau bildet ein Seitenstück zu den von M. Schönerer dargestellten »Ansichten der 25 Bahnhöfe auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn« (s. Nr. 212).

201) Mappe, enthaltend die in Tusch und Farben sorgfältig ausgeführte Handzeichnung einer Karte (7 Blätter) der $10^3/_8$ Meilen (78·7 km) langen Eisenbahntrace von Bruck a. L. nach Raab aus dem Jahre 1854, jedoch unvollständig, indem der letzte Abschnitt: Brückl—Raab fehlt. Massstab 1 Zoll = 200 Klafter. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

202) Mappe mit ebensolcher Karte (4 Blätter) der 5 Meilen (= 37·930 km) langen Eisenbahntrace von Raab nach Neu-Szöny aus dem Jahre 1854. Massstab 1 Zoll = 400 Klafter. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

203) Uebersichts- und Detail-Längenprofil der $10^3/_8$ Meilen (= 78·74 km) langen Eisenbahntrace von Bruck a. L. nach Raab. Farbige Handzeichnung aus dem Jahre 1854. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

204) Ebensolches Längenprofil der 5 Meilen langen Eisenbahntrace von Raab nach Neu-Szöny 1854. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

205) Bild (in Rahmen). Ansicht der im Jahre 1840 vollendeten und eröffneten Maschinenfabrik der Wien-Raaber- nachher Wien-Gloggnitzerbahn. Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach einer Originaldarstellung aus dem Jahre 1840.

206) Bild (in Rahmen): Portal des 165 m langen, in elliptischer Form ausgeführten Tunnels durch den Katzbühel bei Gumpoldskirchen nächst Wien, erbaut von Mathias Schönerer im Jahre 1840. Eine oberhalb des Tunnel-Einganges angebrachte Steintafel enthält die Inschrift: »Recta sequi.«

207) Bild (in Rahmen): Wasserstation mit Windmotorenbetrieb in Wiener-Neustadt, errichtet von der Wien-Gloggnitzerbahn nach den Plänen ihres Directors Mathias Schönerer im Jahre 1840

208) Bild (in Rahmen): Ansicht des Bahnhofes Mödling; Kupferstich aus dem Jahre 1841; identisch mit der bezüglichen Abbildung auf der unter Nr. 199 eingetragenen Karte von Schönerer.

209) Bild (in Rahmen): Ansicht des Bahnhofes Baden; Kupferstich aus dem Jahre 1841 (etc. wie vorstehend).

210) Bild (in Rahmen): Aussenansicht des Bahnhofes in Wiener-Neustadt (Gloggnitzer Bahn); Kupferstich aus dem Jahre 1841 (etc. wie vorstehend).

211) Bild (in Rahmen): Innenansicht des Bahnhofes Wiener-Neustadt der Wien-Gloggnitzer Bahn. Photographie einer Zeichnung aus dem Jahre 1841.

212) »Ansichten der 25 Bahnhöfe auf der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn nächst dem k. k. Belvedere, wie dieselbe ursprünglich für die Bahnen von Wien über Gloggnitz nach Triest und von Wien über Bruck und Raab nach Ofen projectirt worden ist. Vom Civil-Ober-Ingenieur und Baudirector M. Schönerer.« — Ein grosses Tableau, jedenfalls zur selben Zeit und von derselben Anstalt herausgegeben, wie die unter Nr. 186 angeführte Karte; sein Mittelfeld ist ausgefüllt von dem Bilde und der Situation des Wiener Hauptstationsplatzes, welch' letztere sowohl wegen der vorzüglichen Anordnung der Gebäude-Anlagen und der Geleiseverbindungen zwischen den beiden Bahnhöfen, als auch darum von Interesse ist, weil sie die damalige Kahlheit der jetzt dicht bevölkerte Bezirke bildenden Umgebung der (ausserhalb der alten Favoritenlinie errichteten) Wiener Bahnhofsanlagen veranschaulicht. Zu beiden Seiten des Mittelfeldes, wie auch unterhalb derselben sind Ansichten der übrigen Stationen dieser Bahn gruppirt. (Geschenk des Herrn kaiserl. Rathes S. Sekira, Oberinspectors der Südbahn.)

213) Bild (in Rahmen): Das Directions- und die Wiener Bahnhofgebäude der Wien-Raaber und der Wien-Gloggnitzer Bahn nach der Vollendung im Jahre 1845.

214) Bild (in Rahmen): »Der Südbahnhof«, richtiger Raaber- und Gloggnitzer Bahnhof, gezeichnet im Jahre 1847—1848 von dem berühmten Wiener Künstler Rudolf Alt. Links im Hintergrunde ist das k. k. Arsenal, weiter vorne der Raaber Bahnhof in der Mitte des Directionsgebäude mit den im Parterre desselben eingerichteten Restaurationslocalitäten, rechts im Vordergrunde der Gloggnitzer Bahnhof (nachmals Südbahnhof) und auf dem freien Platze vor diesen Gebäuden eine Staffage von Fuhrwerken und Menschen ersichtlich. An den Gruppen der Letzteren sind die Kleidertrachten aus jener Zeit bemerkenswerth.

215) Bild (in Rahmen): Bahnhof der Wien-Raaber Eisenbahn in Wien, nach der Natur gezeichnet von R. Alt, ca. 1845—1848. (Geschenk des Herrn k. k. Ministerialrathes Dr. Alfred Freiherr von Buschman.)

216) Abbildung (in Rahmen): Der für die Wien-Raaberbahn im Jahre 1837 im Auftrage des Freiherrn von Sina durch den Bauführer Mathias Schönerer angekauften Locomotive »Philadelphia«, erbaut von William Norris in Philadelphia (jetzt Baldwin Locomotive works). Das Eintreffen dieser amerikanischen Maschine in Wien und noch mehr ihre Erprobung auf einer provisorischen Holzbahn in Neu-Meidling verursachten bedeutendes Aufsehen und mögen auch die Ursache gewesen sein, dass die Brücke, welche über den Einschnitt der Wien-Raaberbahn (später Gloggnitzerbahn, jetzt Südbahn) in Meidling führt, den Namen »Philadelphia-Brücke« und ebenso ein benachbartes Wirthshaus den Schild »zur Stadt Philadelphia« erhielten. Die Maschine hatte im Gegensatze zu den damals nach Oesterreich eingeführten englischen Locomotiven, aussenliegende Dampfcylinder und nicht gekröpfte, sondern gerade Treibachsen; sie war das Vorbild, nach welchem die erste Locomotive in der (1840 eröffneten) gesellschaftlichen Maschinenfabrik (s. Nr. 205) ausgeführt wurde. W. Norris hat späterhin, etwa 1844, eine Filiale seiner Fabrik in Wien errichtet, die 1863 in den Besitz von G. Sigl überging und 1874 den Locomotivbau aufgab.

217) Mappe mit Zeichnungen von Fahrbetriebsmitteln und Werkstätten-Einrichtungen der Wien-Gloggnitzer Bahn, und zwar:

a) Personenzug-Locomotive mit drei Achsen, einem vorderen zweiachsigen Drehgestelle und einem Treibrad-Durchmesser von 4 Fuss (= 1·265 m), gebaut von J. Haswell im Jahre 1844;

b) Dampfkessel für Personenzug-Locomotiven aus dem Jahre 1844;

c) Maschine zum Auf- und Abpressen von Rädern; in Verwendung gewesen im Jahre 1845;

d) und *e)* zwölfpferdige Dampfmaschine mit verticalem Cylinder für Reparatur-Werkstätten; zur Verwendung gelangt im Jahre 1845;

f) Räderpaar für Tender 1844;

g) zweiachsiger Tender für die eigenen Locomotiven, gebaut in der gesellschaftlichen eigenen Maschinenfabrik in der Zeit von 1845 bis 1847;

h) Schneepflug, gebaut in der gesellschaftlichen Maschinenfabrik im Jahre 1847;

i) und *k)* Untergestell für vierräderige Lastwagen aus dem Jahre 1848; Aufriss und Grundriss. Die Achsen sind, ähnlich wie die neuen gekoppelten Lenkachsen, radial einstellbar angeordnet;

l) Buffer und Zugvorrichtung an den Tendern aus dem Jahre 1849;

m) Project einer ungekuppelten Schnellzug-Locomotive mit Innen-Cylindern; entworfen von J. Haswell im Jahre 1851;

n) erster aus dem Jahre 1854 stammender Entwurf für die von J. Haswell im Jahre 1855 gebaute Güterzug-Locomotive mit acht gekuppelten Rädern;

o) Buffer mit Spiralfeder, System Baillie.

218) Bildnis (in Rahmen): Simon Georg Freiherr von Sina, geboren am 20. November 1772, gestorben zu Wien am 18. Mai 1856, Chef eines der bedeutendsten Bankhäuser jener Zeit, war für seine Verdienste um die Förderung der wirthschaftlichen Interessen Ungarns geadelt worden. Beim Baue der Pester Kettenbrücke (1843—45) leistete er dem Grafen Stefan Szecheny bedeutende materielle Beihilfe; ebenso betheiligte er sich im Jahre 1826 an der Verwirklichung der Bodmer'schen Eisenbahn (s. Anhang I.

Ungarn) von Pest nach Kőbanya. Er war auch Mitgründer der im Jahre 1825 errichteten »Ersten Eisenbahn-Gesellschaft« (Linz—Budweis). Im Jahre 1832 wurde er in den Freiherrnstand erhoben. Nach der Gründung der Nordbahn (1836) gehörte er der provisorischen Direction derselben an, aus welcher er jedoch bald wieder austrat. Damals bewarb er sich bereits um die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine von Wien sowohl über Bruck an der Leitha nach Pressburg, als auch über Wiener-Neustadt nach Oedenburg und Raab führende Eisenbahn, zu deren Herstellung er am 2. Jänner 1838 die vorläufige Concession erhielt, worauf er noch im selben Jahre (1. October) die Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft errichtete, welche im Jahre 1842, nachdem die Ausführung der ungarischen Strecken aufgegeben worden war, in die Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft umgewandelt wurde, im Jahre 1853 aber, anlässlich des Verkaufes der Linie Wien—Gloggnitz an den Staat, neuerdings den Namen »Wien-Raaberbahn« annahm. Gleich bei seiner ersten Concessionsbewerbung hatte Baron Sina sich anheischig gemacht, auch die vorerwähnten Linien einerseits nach Triest, anderseits nach Ofen zu verlängern. Die letztere Fortsetzung wurde zwanzig Jahre später von der Südbahn-Gesellschaft, die Triester Linie hingegen im Jahre 1842 vom Staate selbst in Ausführung genommen. Die Wien-Raaberbahn ging im Jahre 1855 in das Eigenthum der »Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft« über, deren Präsident S. eine Zeit lang war. (Weitere Titulaturen etc. s. Nr. 199.)

219) Bildnis (in Rahmen): Bau- und Betriebsdirector der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn Mathias Schönerer (Biographie s. Nr. 60); gezeichnet von Eybel im Jahre 1846. (Geschenk der Frau Marie Christiany, geb. Edle von Schönerer.)

220) Bildnis (in Rahmen): Franz Schäffer, geboren am 28. October 1806 zu Enns, gestorben am 22. October 1868 zu Wien, hatte eine militärische Ausbildung erhalten, diente im k. k. Bombardiercorps, trat aber mit Ende der Dreissiger-Jahre zu der damals eben entstandenen Wien-Raaber (später Wien-Gloggnitzer) Bahn über u. zw. in der Eigenschaft eines Ingenieurs. Gleichwohl vorwiegend im finanziellen Dienste verwendet, wusste er sich hierin so rasch zurecht zu finden und, insbesondere bei den Emissionen, hervorzuthun, dass er binnen Kurzem zum Central-Cassier ernannt

wurde. Diesen Vertrauensposten behielt er auch, als der Staat die Gloggnitzer Bahn ankaufte (1853), und ebenso, als die k. k. südliche Staatsbahn im Jahre 1858 wieder an eine Privatgesellschaft verkauft wurde. Im Staatseisenbahndienste und nachher bei der Südbahn-Gesellschaft führte er den Titel: Hauptcassier. Die meisten Actien und Obligationen der Wien-Raaber, bezw. Wien-Gloggnitzer Bahn trugen seine Unterschrift. — Das Bild wurde von Kriehuber im Jahre 1849 gezeichnet.

221) Kundmachung der Direction der k. k. priv. Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft, vom 8. Mai 1841, betreffend die Eröffnung der Strecke Baden—Wiener-Neustadt, sowie die, vom 16. Mai 1841 (als dem Eröffnungstage) angefangen, in der Woche bis 22. Mai 1841 geltenden »täglichen« Fahrordnung und die Fahrpreise. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft.)

222) Kundmachung der Direction der k. k. priv. Wien-Raaber Bahn vom 25. Mai 1841, betreffend die Eröffnung der Strecke Mödling —Baden am 29. Mai und die tägliche Fahrordnung in der Zeit bis 5. Juni, Fahrpreise etc. (Geschenk des Herrn Regierungsrathes A. Ritter v. Loehr, Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

223) Kundmachung der Direction der k. k. priv. Wien-Raaber Eisenbahn-Gesellschaft vom 18. Juni 1841, betreffend die am 20. Juni 1841 stattfindende »Eröffnung der Theilstrecke vom Hauptstationsplatze in Wien nächst der neuen Belvederelinie bis Wr.-Neustadt«, sowie die Fahrordnung und die Fahrpreise für diese Strecke. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

224) Silbermedaille, Durchmesser 45 mm (31 g), von Scharff und Eckart ausgeführt zur Erinnerung an die Eröffnung der Raaber Bahn 1841. Vorderseite: Mercur auf Weltkugel nach rechts. Auf Fahne: 20. Juni 1841. Scharff. Zur Eröffnung der Wien-Raaber Eisenbahn. Rückseite: Locomotive nach rechts. — Der Zeit Gewinn, des Strebens Ziel 1841. Joh. Eckart fec. — (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 5.)

225) Ebensolche Medaille in Kupfer (liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 6.)

226) Bild (in Rahmen): darstellend einen Bahnwächter der Strecke Baden—Wiener-Neustadt der Gloggnitzer Bahn zur Zeit ihrer Eröffnung (1841; vergl. Nr. 221). Aquarell aus dem Jahre 1841.

227) Kundmachung der k. k. Polizei-Oberdirection, ddto Wien, 29. September 1841, wonach die sämmtlichen auf dem Michaelerplatze, Stephansplatze und Hohen Markt stehenden Fiaker sich verpflichtet haben, die »Passagiere zum Bahnhofe der Wien-Raaber Eisenbahn zu jeder Stunde, Witterung und Jahreszeit um den Preis von 48 kr. C.-M. zu befördern«. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

228) Kundmachung der Wien-Raaber Eisenbahn vom 31. October 1841, enthaltend die »für alle Tage im Monate November 1841 geltende Fahrordnung« in der Strecke Wien—Neunkirchen, sowie die Fahr- und Frachtpreise, Trägertarife und Bestimmungen über den Frachtentransport. Bemerkenswerth hierin ist, dass die Abfahrtzeiten der Züge von den Zwischenstationen nur »beiläufig« bestimmt sind. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

229) »Fahrten-Eintheilung für Sonntag, Montag und Dienstag, den 27., 28. und 29. Juni d. J.« (1841) für die Strecke Wien—Wr.-Neustadt der k. k. priv. Wien-Raaberbahn, nebst den Fahrpreisen und verschiedenen Anordnungen, verlautbart von der Direction dieser Bahn am 26. Juni 1841. (Geschenk des Herrn Regierungsrathes Aug. Ritter v. Loehr, Central-Inspectors der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

230) Tarif für die Träger in der Hauptstation Wien der Wien-Raaber Eisenbahn, kundgemacht von der Direction der letzteren am 1. October 1841.

231) Kundmachung der Wien-Raaber Eisenbahn vom 31. Jänner 1842, enthaltend die »für alle Tage im Monate Februar 1842« geltende Fahrordnung in der Strecke Wien—Neunkirchen, sowie die Fahrpreise für Personen und die Tarife für die Beförderung von Equipagen, Pferden und Hunden. Bemerkung hinsichtlich der Abfahrt der Züge aus den Zwischenstationen, gleichwie bei Nr. 228. (Geschenk des Herrn Betriebsdirectors Padiaur.)

232) Kundmachung der Wien-Raaber Eisenbahn vom 1. Juni 1842 in Betreff der Einleitung von Separatzügen zwischen Wien und Petersdorf (Perchtoldsdorf) anlässlich des am 5. Juni 1842 daselbst stattfindenden Frohnleichnams- und Kirchweihfestes. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

233) Kundmachung der Wien-Raaber Eisenbahn vom 9. August 1842 über die Einleitung von Extrafahrten zwischen Wien und Mödling anlässlich des vom Musikdirector Johann Strauss am 14. August 1842 in der Brühl veranstalteten ausserordentlichen Festes. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

234) Tägliche Fahrordnung der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn im Juli und August 1843, nebst Angabe der Preise für einzelne Fahrkarten, Abonnements-Karten, Coupés für geschlossene Gesellschaften, Gesellschaftskarten, Separat-Trains, Fahrpreise bei Benützung der Stehwagen und Taxen der Wiener Omnibusse. Die »Stehwagen« gingen mit »bestimmten Frachten-Trains nur an Wochentagen von Neustadt nach Wien oder zurück«; die Gebühr betrug 30 kr. C.-M. pro Person und Fahrt. Bemerkung wie bei Nr. 228 und 231.

235) Taxe für die Benützung der Omnibusse der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, kundgemacht von der gesellschaftlichen Direction zu Wien, am 30. April 1843. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

236) Kundmachung der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn vom 14. April 1843, womit die Arbeiter der Maschinenfabrik angewiesen werden, »von nun an in längstens 5 Minuten nach der Feier-Abendstunde oder nach der Auszahlung aus den Werkstätten und Höfen der Fabrik und zwar durch das dazu bestimmte Thor zu verlassen«, widrigens sie sich einer Visitation durch den beim Thore aufgestellten Wächter unterziehen müssen. Auch sollen alle redlichen Arbeiter, gegen angemessene Belohnung, dazu beitragen, dass die Entwender von gesellschaftlichem Eigenthum »ausfindig gemacht und der wohlverdienten Strafe zugeführt werden können«. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

237) Kleine Mappe mit Ausweisen der Personen-Frequenz, des Güter-Transportes und der Einnahme der »Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft«, und zwar für die Zeit vom 1. Jänner bis 30. April, bezw. 30. Juni und 31. Juli 1842 und 1843, ferner vom 1. bis 31. Jänner 1844, endlich vom 1. bis 31. Jänner und vom 1. bis 28. Februar 1849. Solche Ausweise wurden von der Direction der genannten Bahn allmonatlich veröffentlicht. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

238) Notiz der Station Ternitz vom 18. Jänner 1844, eingesendet an das Central-Bureau der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, um das Anhalten aller Züge in Ternitz zu bewirken, weil der Graf Hoyos sein Sommerquartier in Stixenstein nehmen wird. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

239) Bekanntmachung der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn vom 1. Februar 1844, womit die Arbeitszeit und die Auszahlung der in der Maschinenfabrik beschäftigten Arbeiter geregelt wurde. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

240) Kundmachung der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer-Bahn vom 6. Jänner 1845, betreffend die Anstellung einiger absolvirter Techniker als Betriebs-Assistenten oder Ingenieure, anlässlich der bevorstehenden Ausdehnung der Wien-Gloggnitzer-Bahn — und der von ihr betriebenen k. k. südlichen Staatseisenbahn (vgl. Nr. 335).

241) Kundmachung der Wien-Glognitzer Eisenbahn vom 27. September 1845, betreffend die Eröffnung der Laxenburger Eisenbahn (Mödling—Laxenburg) am 28. September 1845 und die für den 28., 29. und 30. September 1845 aufgestellte Fahrordnung, ferner die Fahrpreise und die Einrichtung, dass »nur zwischen den Stationen Wien und Laxenburg directe Fahrkarten ausgegeben werden, in den anderen Stationen hingegen 2 Karten, nämlich eine bis Mödling, die andere von da bis Laxenburg zu lösen sind.« (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

242) »Tägliche Fahrordnung der Wien - Gloggnitzer Eisenbahn für die Zeit vom 1. Juni bis 31. August 1846« nebst Angabe über die Weiterbeförderung der Passagiere mittelst Achsfuhrwerkes über den Semmering, dann Angaben über die mit den Eisenbahnzügen in Verbindung stehenden Posteinrichtungen, die Fahrpreise, Omnibustaxen etc. Am Schlusse des Heftchens befindet sich eine handschriftlich angefügte Tabelle mit den Fahrpreisen aus dem Jahre 1888. (Geschenk des Herrn k. k. Sections-Chefs Dr. Ferdinand Zehetner.)

243) Einladungskarten zur Eröffnung der Strecke Wien—Bruck a. d. L. am 31. August 1846 und zum Dejeuner in Bruck a. d. L., — ausgegeben von der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

244) Mappe, enthaltend die Abbildung und Beschreibung des Ehrenpokals, welcher anlässlich der Vollendung der Bahn von Wien nach Bruck a. d. L. dem Bau- und Betriebsdirector der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, Mathias Schönerer, von den Beamten der Unternehmung am 31. August 1846 überreicht worden ist. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

245) Ansuchen mehrerer Bewohner Wieselburgs vom 15. März 1847 an die Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn um Einlegung je eines Nachmittagszuges (4 Uhr) von Wien nach Bruck und von Bruck nach Wien. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

246) Circulare der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn vom 10. December 1847, enthaltend Bestimmungen über die für das Jahr 1848 zu bewilligenden Frachten-Provisionen. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

247) Circulare der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft vom 18. März 1848, womit dieselbe ihren Beamten für die freudige Bereitwilligkeit, mit der sie in den Tagen vom 13. bis 17. März zur Erhaltung der Ordnung und Sicherung des Eigenthumes der Bahn gesorgt und gewirkt haben, den lebhaften Dank der Gesellschaft ausspricht. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

248) Verlautbarung der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft vom 18. März 1848, womit dieselbe den Arbeitern ihrer Maschinenfabrik und Werkstätten für ihr besonnenes und wackeres Verhalten während der Märztage (13. bis 17.) ihre Anerkennung ausspricht und den Dank der Gesellschaft für die ihr bewiesene treue Anhänglichkeit durch die Herabsetzung der täglichen Arbeitszeit auf 10 Stunden bethätigt. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

249) Tägliche Fahrordnung für die Wien-Brucker Eisenbahn pro April 1848, kundgemacht von der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn am 31. März 1848. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

250) Verlautbarung der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft vom 13. April 1848 an die Arbeiter ihrer Maschinenfabrik, womit dieselben einestheils aufge-

fordert werden, böswilligen Aufreizungen einzelner Missgesinnten kein Gehör zu schenken, vielmehr die Urheber jener Einflüsterungen nicht länger in ihrer Mitte zu dulden, — anderntheils auch die Mittheilung erhalten, dass das am 9. April eingebrachte Gesuch um Einführung neuer Bestimmungen über die Krankengelder von der Direction genehmigt wurde.

251) »Vorschriften für die in der Maschinenfabrik am Wiener Bahnhofe angestellten Arbeiter« (umfassend: Bestimmungen über die Aufnahme, Entlassung, Arbeitszeit und Auszahlung der Arbeiter; Ordnungs- und Sicherheitsmassnahmen, Strafsätze etc.) verlautbart »von der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft« zu Wien am 1. December 1848. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

252) »Vorschriften für die in den Reparaturs-Werkstätten der Wien-Gloggnitzer und Wien-Brucker Eisenbahn angestellten Arbeiter« (umfassend: Bestimmungen über die Aufnahme, Entlassung, Arbeitszeit und Auszahlung der Arbeiter, Ordnungs- und Sicherheitsmassnahmen, Strafsätze etc.) verlautbart »von der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Actien-Gesellschaft« zu Wien am 1. Jänner 1849. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

253) »Certificat zur freien Fahrt per Bahn von Wien nach Baden und retour, giltig für die Frau des hierortigen Hauptcassiers Herrn Schäffer, nebst dessen Frau Mutter und zwei Knaben, pro anno 1851, und ist auf Verlangen vorzuzeigen.« Das vom Central-Bureau der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn zu Wien, den 23. Mai 1851 ausgestellte und von Schönerer unterfertigte Certificat ist einfach auf Briefpapier geschrieben und repräsentirt wohl die ursprünglichste Form einer Jahresfreikarte. (Geschenk des Herrn k. k. Sectionsrathes Franz Schäffer.)

254) »Circulare der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns vom 10. Junius 1842, womit einige auf den sicheren Betrieb der Fahrten auf Eisenbahnen Bezug habende Massregeln bekannt gegeben werden.« Davon sind hervorzuheben: Die Untersagung des Gebrauches von vierräderigen, bezw. Anordnung der Verwendung von sechsräderigen Locomotiven; die Gestattung des Gebrauches von zwei sechsräderigen Locomotiven bei Einem Wagenzuge nur im Falle besonderer Terrain- oder

Witterungs-Verhältnisse; die Untersagung des Nachschiebens mit einer rückwärts am Wagenzuge angebrachten Locomotive; die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Personenzüge auf vier und der Lastzüge auf drei Meilen für die Stunde, ausschliesslich des Aufenthaltes in den Stationen; die Versehung der Wagen mit leicht zu handhabenden Thürverschlüssen, »um die auf der Eisenbahn Fahrenden bei einem eintretenden Unfalle in die Lage zu setzen, sich leicht selbst retten zu können, ohne erst das Oeffnen des Verschlusses abwarten zu dürfen«; die Warnung an die Reisenden, die Wagen nicht früher zu verlassen, bis der Zug still steht; die Androhung strafgerichtlicher Verfolgung derjenigen, durch deren Unvorsichtigkeit die gemeinschaftliche Sicherheit oder jene einzelner Personen benachtheiligt würde. Die Veranlassung zu diesen Verfügungen gab das grosse Eisenbahnunglück, welches sich am 8. Mai 1842 bei Meudan (Linie Paris—Versailles) ereignete, und bei welchem insbesonders dadurch, dass die Reisenden wegen des Verschlusses der Thüren nicht aus den in Brand gerathenen Waggons zu entrinnen vermochten, mehr als 200 Menschen das Leben einbüssten.

255) Circulare der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns vom 14. März 1847, Z. 14.502, womit das mit allerhöchster Entschliesssung von 30. Jänner 1847 genehmigte Polizeigesetz für Eisenbahnen verlautbart wurde. (Dieses Polizeigesetz hatte für Ungarn und Siebenbürgen keine Geltung.)

256) Circulare der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns vom 13. Mai 1847, womit zufolge Verfügung der k. k. obersten Justizstelle vom 18. März 1847, Z. 1929, Bestimmungen über die Bestrafung des durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen begangenen Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit bekannt gemacht wurden.

257) Bekanntmachung (in Rahmen) des Reichstags-Ausschusses vom 20. October 1848, dass die Wien-Gloggnitzer und Wien-Brucker Eisenbahn sammt dem dazugehörigen Eigenthum unter den Schutz des Reichstages gestellt werden. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

258) Abbildung (in Rahmen): »Die Erstürmung des Wiener Bahnhofes der Wien-Glognitzer Bahn« in den October-Tagen des Jahres 1848.

259) Warnung, veröffentlicht von der Stadthauptmannschaft zu Wien am 3. December 1848, behufs Verhütung der damals nächtlicherweile wiederholt verübten Beschädigungen an den Quadranten (Ausweichvorrichtungen) der Wien-Gloggnitzer Bahn. Die Warnung macht darauf aufmerksam, wie folgenschwer solche Beschädigungen sein können, daher ihre Thäter nach der ganzen Strenge des Gesetzes, mit 1—10 Jahren Kerker, unter Umständen sogar mit dem Tode bestraft werden, und sichert Jedem, »der einen derlei Thäter ergreift oder eine zu dessen Ergreifung führende Spur angibt«, eine Belohnung von fl. 50 C. M. zu.

260) Kundmachung des Civil- und Militär-Gouverneurs F. M. L. Baron Welden, vom 25. Jänner 1849, womit vor jeder Beschädigung des Telegraphen eindringlichst gewarnt und den an einer Verletzung von Telegraphen-Verbindungen in Niederösterreich Schuldtragenden die kriegsrechtliche Behandlung angedroht wird. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

261) Drei Schriftstücke, u. zw.:

a) Briefliche Einladung zum Eintritte in den am 8. Juni 1848 gebildeten Oesterr. Ingenieur-Verein (vgl. Nr. 500), ergangen am 24. September 1848 vom provisorischen Vorstande dieses Vereines an den »Herrn Wilh. Eichler, Betriebs-Oberingenieur in Gratz«.

b) Mitgliedskarte Nr. 68 für Herrn Wilh. Eichler;

c) Briefliche Verständigung vom 28. Februar 1849, dass die Mittheilung über »die Wiederaufnahme der Vereinsversammlungen, welche die k. k. Militär-Stadtcommandantur mit Z. 5176/B. vom 23. Februar 1849 bewilligte«, demnächst nachfolgen werde etc. etc.

262) Mappe mit Erinnerungen an die im October 1849 zu Wien stattgefundene Generalversammlung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welche die erste gewesen, die in Oesterreich getagt hatte. Inhalt: 1) Programm der Generalversammlung und der zu ihren Ehren veranstalteten Festlichkeiten in den Tagen vom 14. bis 19. October; 2) Karte für die Vereinssitzungen und sämmtliche im Programme angegebenen Veranstaltungen; 3) Karte zum Mittagmahle in Domayer's Casino zu Hietzing am 15. October; 4) Karte zum Mittagmahle in Baden (Gasthof »Stadt Wien«) am 16. October; 5) Einladung zu dem von der

Verwaltung der österr. Staatseisenbahnen veranstalteten Festmahle im kaiserl. Lustschlosse zu Laxenburg am 17. October; 6) Karte zur freien Benützung des Dampfschiffes zur Vergnügungsfahrt nach Pressburg und Rückfahrt auf der Eisenbahn nach Besichtigung der Stadt und eingenommenem Frühstücke im Redoutensaale zu Pressburg am 18. October; 7) Karte zum Mittagmahle im Casino am Neuen Markt zu Wien am 18. October; 8) Einladung zu dem von den Directionen der Nordbahn und der Wien-Gloggnitzer Bahn veranstalteten Festmahle im Sophiensaale zu Wien am 19. October; 9) Festgruss (Gedicht) an die Generalversammlung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Wien im October 1849. — (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

* * *

263) Mappe mit Zeichnungen und Kostenberechnungen, betreffend die verschiedenen Projecte für die Eisenbahnverbindung Wien—Prag; Handzeichnungen in Tusch und Farben, ausgeführt theils von Carl Ghega (s. Nr. 160) noch in seiner Eigenschaft als Ober-Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, theils bei der k. k. General-Direction der Staatseisenbahnen, theils auch von dritter Seite. Die Nordbahn hatte nämlich schon im Jahre 1838 die Bewilligung zu den Vorarbeiten für die Fortsetzung ihrer Linien von Brünn nach Prag erhalten und auf Antrag Ghega's, der jene Vorarbeiten geleitet, die Saarlinie zur Ausführung erwählt, sodann aber, nachdem am 3. August 1842 die a. h. Anordnung des Baues der Linie Olmütz—Prag auf Staatskosten erflossen war, die Pläne bereitwillig der Staatsverwaltung überlassen. Die ersterwähnten (5) Blätter tragen die Unterschrift Ghega's und zumeist das Datum: Brünn, Februar 1840; einzelne der zweiterwähnten sind datirt vom 28. Juni 1842 und unterschrieben von dem Ober-Ingenieur Schnirch (s. Nr. 500), den Ingenieuren Pilarski, Graber etc.

Inhalt:

a) »Topographische Uebersicht der im nord- und südöstlichen Deutschland, Pohlen und Ungarn bereits dem Publicum eröffneten oder im Baue begriffenen, dann der entworfenen oder blos zum Project bezweckten Eisenbahnen, in Bezug auf den Plan einer Eisenbahn von Brünn nach Prag«.

b) »Darstellung aller zum Behufe der Ausmittlung einer Eisenbahn-Trace von der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis Prag vorgenommenen Nivellirungen, in welcher die roth punktirte Linie die verschiedenen ausgeführten grösseren Nivellementszüge, die rothgeschriebenen Zahlen aber die betreffenden Höhen des Terrains über der Meeresfläche bezeichnen.« — Auf dieser Karte sind nebst der Unterschrift Ghega's, auch noch jene des Freiherrn Johann Heinrich Geymüller, Directionsmitglied, und H. Sichrowsky, General-Secretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, vorhanden.

c) »Situationsplan einer Eisenbahnverbindung der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Böhmen, u. zw. in der Richtung von Brünn über Saar, Kolin, Böhm.-Brod bis Prag.«

d) Ebensolcher Plan, enthaltend jedoch auch eine zweite, (durch rothe Punktirung bezeichnete) südlicher liegende Trace bis Böhm.-Brod. Von dieser Karte, welche ebenfalls mit den vorerwähnten Unterschriften versehen ist, fehlt aber die erste von Brünn bis gegen Časlau reichende Hälfte.

e) »General-Längenprofil der Linie von Brünn über Saar in Mähren, dann über Časlau, Kolin und Böhm.-Brod nach Prag in Böhmen, als Uebersicht der allgemeinen Terrain-Verhältnisse. Behufs der Ausmittlung einer Eisenbahn-Verbindung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Prag.« Aus dieser Zeichnung ist auch die Eintheilung der Bau-Strecken und des Detail-Längenprofils ersichtlich. Eine specielle Anmerkung besagt, dass als Vergleichungsebene hiezu die adriatische Meeresfläche angenommnn wurde.

f) »Terrain-Recognoscirungskarte für eine Eisenbahnlinie. Die gelbe Linie zeigt, die in Antrag gebrachte Bahnrichtung.« Diese sehr zierlich gezeichnete Karte trägt das Datum: »Iglau am 25. Junyus 1840« und dürfte die von der genannten Stadt schon damals angestrebte Einbeziehung in das Eisenbahnnetz betreffen.

g) Uebersicht der »General-Längenprofile der hergestellten Eisenbahnen von Wien bis Stockerau, Brünn und Olmütz nebst den fünf Projectionen zur Verbindung von Wien mit Prag, und zwar: Ueber Stockerau durch das Kampthal und über Tabor, mit zwei Varianten; über Stockerau durch das

Schmidabachthal und über Iglau, mit zwei Varianten; über Branowitz—Iglau; über Brünn—Saar; über Olmütz nach Prag. Die Verticalprojectionen dieser Bahnen und Tracen sind auf die adriatische Meeresfläche als gemeinschaftliche Vergleichungsebene reducirt.«

h) Uebersicht der »General-Längenprofile der hergestellten Eisenbahnen von Wien bis Stockerau, Brünn und Olmütz, nebst der ordentlichen Projection von Olmütz nach Prag, dann der entwickelten vier Parallel-Projectionen über Stockerau durch das Kampthal und über Budweis mit zwei Varianten; über Stockerau durch das Schmidabachthal und über Iglau; über Branowitz—Iglau; über Brünn—Saar nach Prag. Die Gefällsverhältnisse sind mit jenen der Olmütz-Prager Projection in's Gleichgewicht gestellt.«

i) »General-Längenprofil der Eisenbahn-Haupttrace von Wien über Stockerau, Radingsdorf, Gmünd, Wittingau, Tabor, Mitschin nach Prag nebst zwei Varianten, nämlich von Tabor über Portitz-Dawle und von Tabor über Jung-Woschitz nach Prag.«

k) »General-Längenprofil einer Eisenbahntrace von Wien über Stockerau, Gmünd, Budweis, Pisek, Přibram, Beraun nach Prag mit einer Variante von Pisek im Wottawa- und Moldauflussthal.«

l) »General-Längenprofil der Eisenbahntrace von Wien über Stockerau, Znaim, Iglau, Chotieborz mittelst des Anschlusses an die von Saar kommende Linie bis Prag.«

m) Situationsplan hiezu.

n) Drei Uebersichtstabellen der Längen- und Gefällsverhältnisse der unter *i)* bis *l)* angeführten Projecte.

o) Approximative Kostenberechnung für die Ausführung dieser Projecte.

264) »Beschreibende und malerische Darstellung der k. k. österr. Staatseisenbahn von Olmütz bis Prag, verfasst von L. Förster und A. Demarteau (Wien 1845, bei L. Förster).« Der beschreibende Theil des Buches enthält historische Notizen, Besprechungen der verschiedenen Tracen, Schilderung der ausgeführten Trace, sowie der Terrainverhältnisse, Bauten etc. etc. Die malerische Darstellung umfasst 40 Ansichten von Städten, Landschaften und Bauwerken, sowie überdies zahlreiche Zeichnungen, nämlich

die Uebersichtskarte und Längenprofile der zwischen Wien und Prag untersuchten Tracen und der vollendeten Eisenbahnstrecke von Olmütz bis Prag; Situation und Längenprofil dieser Bahn, Constructionssysteme von Wegübersetzungen und Viaducten; Constructionssysteme von Durchlässen und Brücken und der Tunnels bei Triebitz und Chotzen; Disposition des Bahnhofes in Prag und Disposition von Bahnhöfen II., III. und IV. Classe; Stadtplan von Prag und Olmütz. (Geschenk des Inspectors Herrn Dr. Hugo Ritter von Britto.)

265) »Flugriss (in Rahmen) der k. k. Staatseisenbahn in Böhmen.« Die im August 1845 eröffnete »Aerarial-Wien-Pragerbahn«-Strecke von Prag nach Brünn und Olmütz. Kartographirt zum »Handwörterbuch der Landeskunde des Königreichs Böhmen« von F. C. von Watterich.

266) Mappe mit »Längenprofil für den Stand der Tunnelarbeit nächst Mühlhausen.« Diese von dem k. k. Ingenieur Felix von Szynglarski unterfertigte Handzeichnung zeigt in farbiger Schraffirung den Fortgang der drei Tunnelirungen nächst Mühlhausen (bei Kralup) in den Jahren 1847—1848.

267) »Uebersichtskarte (in Rahmen): der im Betrieb befindlichen k. k. Staats- und a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn«, umrahmt von der aus der Vogelperspective aufgenommenen Situation der »Eisenbahn von Brünn bis Böhm.-Trübau« und verschiedenen landschaftlichen Ansichten der von dieser Strecke durchzogenen Gegend, insbesonders der Zufahrten zu den zehn Tunnels. — Kupferstich aus dem Jahre 1849.

268) »Gebirgs-Uebersichts-Karte (in Schuber) der k. k. Prag-Dresdner Staatseisenbahn, bis zur sächsischen Grenze. Sr. Excellenz dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten Carl Ludwig Freiherrn von Bruck etc. gewidmet von Anselm Minaržik, k. k. Ingenieur-Assistenten, 1850.« Die im Massstab von 1 Zoll = 1000 Wr. Klafter ausgeführte Karte ist in 2 Blätter gegliedert u. zw.: Prag—Raudnitz, Raudnitz — sächsische Grenze. Ein drittes Blatt, ebenfalls von Minaržik, umfasst die Strecke von der sächsischen Grenze bis Dresden, ist betitelt: »Gebirgs-Uebersichtskarte der königl. Prag-Dresdner Staatseisenbahn« und gewidmet: »Sr. königl. Hoheit Ferdinand Carl III. von Bourbon, Infant von Spanien, reg. Herzog von Parma und Piacenza etc. 1851.« (Geschenk des Inspectors Herrn Dr. Hugo Ritter von Britto.)

269) Karte (in Sammteinband) der k. k. österr. und königl. sächsischen Staatseisenbahn von Prag nach Dresden nebst Meilenzeiger und je einem Plane der Städte Prag und Dresden; angefertigt aus Anlass und »zur Erinnerung« an die feierliche Eröffnung dieser Bahn am 6. April 1851.« (Geschenk des Herrn Inspectors Hermann Ritter von Littrow.)

270) »Gebirgs-Uebersichtskarte (in Schuber) der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Wien bis Brünn und der k. k. nördlichen Staatseisenbahn von Brünn bis Prag, Olmütz bis Trübau, verfasst und herausgegeben von Anselm Minaržik, k. k. Ingenieur etc., angefangen 1851, beendet 1854. Massstab 1 Zoll = 1000 Wiener Klafter. Die Karte zeigt in schöner und sehr deutlicher Ausführung die ganze Situation und Profilirung der Linien Wien—Brünn—Prag und Olmütz—Trübau, als einheitliche Verkehrsroute, wie sie zur Zeit des von der Nordbahn besorgten Pachtbetriebes auf der k. k. nördlichen Staatsbahn sich dargestellt hatte; — 14 auf Leinwand aufgezogene Blätter in einem Etui; ein Blatt enthält das gesonderte Längenprofil der Nordbahnlinie Wien—Brünn. (Geschenk des Herrn Hofrathes Angelo Ritter von Kuh.)

271) Sammlung (gebunden) von Stationsplänen der Linien Olmütz—Prag und Brünn—Böhm.-Trübau der k. k. nördlichen Staatseisenbahn aus dem Jahre 1849; im Ganzen 31 lithographirte Blätter, wovon jedes den Grundriss der Hochbauten, die Geleiseanlage der betreffenden Station und das Längenprofil der ihr vorgelegenen Zwischenstrecke zeigt. Die Pläne der Anschlussstation Böhm.-Trübau enthalten auch handschriftliche Eintragungen über die Bestimmung der einzelnen Gebäude und ihrer Innenräume.

272) Bild (in Rahmen): Ansicht der Station Müglitz der k. k. nördl. Staatsbahn zur Zeit ihrer Eröffnung (1845). Sepiazeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach Plänen aus der damaligen Zeit.

273) Bild (in Rahmen): Bahnhof in Prag, Ansicht von der Stadtseite, gezeichnet von Egle ca. 1845.

274) Bild (in Rahmen): Bahnhof in Prag, Ansicht gegen die Stadt, gezeichnet von Egle ca. 1845.

275) Mappe mit dem »Detailplan des Viaductes über das Moldauthal bei Prag der k. k. Staatseisenbahn von Prag nach Dresden.« Aus dieser grossen (11·3 m langen), in Tusch und Farben be-

sonders schön ausgeführten Handzeichnung ist die ganze Anlage des von zunächst dem Prager Stationsplatze durch Karolinenthal über die Hetzinsel und die beiden Moldauarme bis Klein-Bubna führenden Viaductes, nebst allen Details (Gerüstungen, Fundirungen, Rosten, Art der Mauerungen etc.) zu ersehen. Derselbe ist ca. 1116 m lang, zum Theile in einer Krümmung von 200 m R angelegt, hat 88 Bogenstellungen, deren acht grössten (die beiden Moldaubrücken bildenden) eine Lichtweite von je 80 Fuss = 25·3 m besitzen, und zählt zu den bedeutendsten Eisenbahn-Bauwerken jener Zeit; seine Ausführung hat zwei Jahre (1848—1850) gedauert.

276) Bild (in Rahmen) darstellend den vorerwähnten Viaduct der k. k. nördlichen Staatsbahn in Prag-Karolinenthal, Photozinkographie nach einem alten, im Besitze der k. u. k. Familien-Fideicommiss-Bibliothek befindlichen Stahlstiche. Vervielfältigung untersagt.

277) Tableau (in Rahmen): Die (10) Tunnels der k. k. Staatsbahn von Brünn bis Blansko; vogelperspectivische Zeichnung aus dem Jahre 1849 von J. Klemendt.

278) Bild (in Rahmen): Ansicht der Stadt Brünn nebst einiger ihrer sehenswerthesten Gebäude und Monumente, sowie der mährischen Volkstrachten. Das Mittelbild der oberen Einfassung zeigt den Bahnhof, jenes der unteren die Einfahrts-Viaducte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. Staatsbahn. Stahlstich aus den Jahren 1849—1850.

279) Bild (in Rahmen): Ansichten von der k. k. nördlichen Staatsbahn (Strecke Prag—Bodenbach), u. zw.: I. Station Rostok, II. Raudnic, III. Wartthurm. Tuschzeichnung, nach Skizzen aus dem Jahre 1850, ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

280) Tableau (in Rahmen) mit Ansichten von Bauten und Landschaften an der k. k. nördlichen Staatsbahn (Strecke Prag—Bodenbach): I. Tunnel in der Schäferwand und Schloss Tetschen; II. Tunnel bei Mühlhausen; III. der Schreckenstein; IV. Lobositz und der Lobositzberg; V. St. Adalbertsfelsen bei Niedergrund; VI. Wepřek. — Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach Originalstichen aus dem Jahre 1850.

281) Bild (in Rahmen): Die erste der von W. Günther in Wiener-Neustadt gebaute Locomotive. Dieselbe wurde gleich fünf anderen nach dem Vorbilde der »Philadelphia« (s. Nr. 216) ausgeführt und 1842—1843 vollendet, bezw. an die k. k. nördl. Staatsbahn abgeliefert. Die sechs Maschinen erhielten die Namen: »Sedletz«, »Florenz«, »Plass«, »Carolinenthal«, »Hohenstadt« und »Hohenmauth«; ihre Constructionsverhältnisse waren folgende: Cylinderdurchmesser 321 mm, Kolbenhub 569 mm, Treibraddurchmesser 1·528 m, Dampfdruck 5·5 Atm., Rostfläche 0·92 m², Heizfläche 46·3 m², Gesammtgewicht 14·7 t, Adhäsionsgewicht 9 t.

282) Bild (in Rahmen): Project für einen österreichischen dreiachsigen Hof-Salonwagen (Berline Royale), in Federzeichnung ausgeführt ca. 1842 von François Pauwels in Brüssel. (Geschenk der k. k. General-Inspection.)

283) Sammlung der in den Jahren 1845 bis 1857 auf den k. k. Staatsbahnen in Verwendung gewesenen und nachher an die Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft übergegangenen Locomotivtypen; 33 photographische Abbildungen, auf welchen auch die hauptsächlichsten Constructionsdaten und die Bezugsquellen der einzelnen Typen angegeben sind.

284) Mappe mit Zeichnungen von Fahrbetriebsmitteln der nördlichen k. k. Staatseisenbahn, und zwar:

a) Project einer dreiachsigen Personenzug-Locomotive, gebaut von Günther in Wiener-Neustadt im Jahre 1843 oder 1844; diese Maschine ist ungekuppelt und hat ein vorderes zweiachsiges Drehgestelle, zählt also wahrscheinlich zu den ersten in dieser Fabrik gebauten Locomotiven (vgl. Nr. 281).

b), c) und *d)* Güterzug-Locomotive mit vier Achsen, von denen zwei gekuppelt sind, mit einem vorderen, zweiachsigen Drehgestelle und einem Treibraddurchmesser von 4 Fuss (1·264 m), gebaut von Günther in Wiener-Neustadt in den Jahren 1847/1848.

e) und *f)* Güterzug-Locomotive, gebaut von Cockerill in Seraing 1848/1849.

g) Güterzug-Locomotive, gebaut von Günther in Wiener-Neustadt 1849/50.

h), i) j) und *k)* Güterzug-Locomotive, gebaut von E. Kessler in Esslingen 1850.

l), m) und *n)* Entwurf für einen Apparat zur Messung des Wasserdruckes bei Erprobung von Kesseln u. s. w. (ca. 1850).

o) Vorschlag einer Pferdewagen-Construction aus dem Jahre 1850.

p) Zwei Treibräder mit schmiedeiserner Nabe von John Cockerill und Günther, 1851.

q) und *r)* Güterzug-Locomotive, gebaut von J. Haswell in Wien 1852.

s) Zeichnung (auf Pauspapier) einer ungekuppelten Personenzug-Locomotive mit vorderem, zweiachsigem Drehgestelle, O-Kategorie; 1852.

t) Entwurf einer Reconstruction dieser Locomotive mit längerem Kessel; 1852.

u) Längendurchschnitt und Querschnitt des Kessels obiger Maschine vor und nach der Reconstruction; 1852.

v) Stossvorrichtung zwischen Locomotive und Tender; 1852.

w) Traggerippe und Kasten eines Wagens 3. Classe; 1852.

x) Project für einen Funkenfänger-Rauchfang. Der kegelförmige Teller zur Ablenkung der Funken ist im untersten Theile des Rauchfanges eingebaut. Der Entwurf stammt aus der k. k. Handels-Ministerial-Abtheilung für Eisenbahn-Betriebsmechanik (1852) und gelangte wahrscheinlich zunächst bei der nördlichen und sodann bei der südlichen Staatsbahn zur Ausführung. Auf dem gleichen Principe beruhen die Funkenfänger-Rauchfänge der englischen Locomobilen von Garret aus dem Jahre 1875 und der schwedischen Locomotiven ungefähr seit dem Jahre 1885.

y) Gedeckter vierrädriger Lastwagen mit Eisenconstruction auf 100 Ctr. Belastung; 1854.

z) Funkengitter im Rauchkasten bei Locomotiven; entworfen zu Prag im Jahre 1855.

z_1) Sammlung von 22 Zeichnungen verschiedener Fahrbetriebsmittel aus den Jahren 1853 bis 1855, zumeist gezeichnet von Engerth.

285) Bildnis (in Rahmen): Carl Friedrich Freiherr von Kübeck, geboren zu Iglau am 27. oder 28. October 1780, k. k. wirklicher geheimer Rath und von 1840 bis März 1848 Präsident der allgemeinen Hofkammer, sodann bis 3. April 1848 Finanz-

minister. In bescheidenen bürgerlichen Verhältnissen aufgewachsen, besuchte er in Znaim das Gymnasium, sodann die Prager und die Wiener Universität und trat, nach Absolvirung der juridischen Studien, am 13. October 1800 beim Olmützer Kreisamte in den Staatsdienst, wurde 1803 zum mährisch-schlesischen Gubernium und ein Jahr später zur niederösterr. Regierung versetzt, wo er, gleichwie in Brünn mit Agenden des Präsidialdienstes betraut war. Während der Franzosen-Invasion (1805) dem bevollmächtigten Hofcommissär Grafen Rudolf Wrbna und, nach der Wiedereinsetzung der österr. Behörden, der allgemeinen Hofkanzlei zugetheilt, rückte er hier zum geheimen Staatsraths-Official vor (1807), worauf er dem Oberstburggrafen in Prag, Josef Grafen Wallis, in der Eigenschaft eines Präsidial-Secretärs beigegeben wurde. Im Jahre 1809 erfolgte seine Ernennung zum Secretär bei der vereinigten Hofkanzlei und seine Zutheilung zum Armee-Minister Carl Grafen Zichy. Nach dem Friedensschlusse im December desselben Jahres kehrte er zur Hofkanzlei zurück, wo er nun als Regierungsrath und Referent für Nieder- und Ober-Oesterreich fungirte, bis er im September 1814 in den Staatsrath berufen wurde, um an der Verwaltungs-Organisation der neuen Provinzen mitzuarbeiten. Diese Aufgabe war kaum beendet, als er dem Hofkammer-Präsidenten Franz Grafen Stadion beigegeben und mit den vorbereitenden Massnahmen zur Ordnung der Staatsfinanzen betraut wurde (Mai 1815). Unter den von ihm damals erstatteten Vorschlägen zur Regelung des Creditwesens, nahm die Errichtung der Nationalbank (eröffnet 1818) einen ersten Platz ein Zur Zeit der Congresse in Laibach und Verona (1821—1822) arbeitete K. als Staatsrath unmittelbar an der Seite des Kaisers Franz, ebenso während der italienischen Kaiserreise im Jahre 1825. Inzwischen und auch nachher noch der Hofkammer angehörend, wurde er 1840 zum Präsidenten derselben ernannt. Als solcher gab er im Jahre 1841 die Anregung, dass der Staat den Eisenbahnbau in die eigenen Hände nehmen, den Betrieb aber gegebenen Falles verpachten soll; von ihm rührte auch das erste für den Bau von Staatsbahnen aufgestellte Programm her. Nachdem seine Vorschläge die a. h. Genehmigung erhalten hatten (19. December 1841), wurde ihm, laut des an alle Länderstellen ergangenen Hofkanzleidecretes vom 23. December 1841, die oberste Leitung des gesammten Staats-Eisenbahnwesens über-

tragen, der er sich mit besonderer Sorgfalt widmete. Während seiner Amtsführung wurden denn auch die staatlichen Linien: Olmütz—Böhm.-Trübau—Prag, Brünn—Böhm.-Trübau, Prag—Bodenbach, Mürzzuschlag—Laibach ausgeführt und die Linie Laibach—Triest, sowie die Semmeringbahn in Vorbereitung genommen. Sein Werk war auch die über a. h. Entschliessung vom 18. November 1846 errichtete staatliche Creditcassa, deren Ankäufe von Actien verschiedener Privatbahnen dem Weitergreifen der damals eingerissenen Entwerthung österreichischer Eisenbahnpapiere ein Ziel gesetzt, zugleich aber dem Staate die Handhabe zu der alsbald nachgefolgten gänzlichen Erwerbung dieser Bahnen geboten haben. Zur selben Zeit legte er den Grund zur Einführung des Telegraphen in Oesterreich. Am 5. December 1850 wurde K. zum Präsidenten des durch die octroyirte Verfassung vom 4. März 1849 zur speciellen Berathung der Krone errichteten »Reichsrathes« ernannt und mit der Ausarbeitung des Statutes für denselben betraut. K. erreichte ein Alter von 75 Jahren; er starb am 11. September 1855 zu Hadersdorf bei Wien. Zahlreich und hervorragend wie seine Leistungen waren auch die ihm zu Theil gewordenen Anerkennungen und Auszeichnungen. Es wurden ihm verliehen: 1816 (20. Octob.) der erbliche Ritterstand; 1822 das Kleinkreuz des Stephan-Ordens und vermöge dessen am 29. März 1825 der Freiherrnstand; 1828 die Landstandschaft von Böhmen, Mähren und Schlesien; 1836 die Würde eines geheimen Rathes; 1845 das Grosskreuz des Leopold-Ordens; 1852 das Grosskreuz des Stephan-Ordens. — Das mit dem Facsimile Kübeck's ausgestattete Bild wurde von Heuss gezeichnet und bei Lemercier in Paris vervielfältigt. (Geschenk des Civil-Ingenieurs Herrn Czerwenka.)

286) Bildnis desselben, aus dem Jahre 1853 oder 1854, gezeichnet von Kriehuber in Wien.

287) Bildnis (in Rahmen) des k. k. Ministerialrathes Hermenegild Ritter von Francesconi, gezeichnet von Kriehuber im Jahre 1848. Biographie s. Nr. 161. (Geschenk des Civil-Ingenieurs Herrn Czerwenka.)*

288) Bild (in Rahmen): Portrait-Gruppe der Bauunternehmer Gebrüder Klein, und zwar: Franz (sen.), Libor, Albert, Hubert und Franz jun. (Sohn von Franz sen.). Anfänglich war Franz als der älteste dieser vier Brüder der Leiter ihrer Unternehmungen, welche

zunächst aus Deicharbeiten, dann aus Strassen- und nachher auch aus grossen Eisenbahnbauten, Industrialien etc. bestanden. Franz Klein, geboren am 27. April 1800 zu Kotzianau, Ortsgemeinde Wiesenberg in Mähren, zog, kaum dem Kindesalter entwachsen, nach Eisgrub, um daselbst die Gärtnerei zu lernen, unternahm jedoch alsbald Deich- und Bewässerungsanlagen im dortigen Parke und berief aus diesem Anlasse seine Brüder Josef, Engelbert und Libor zu sich. Auch die beiden jüngsten Brüder Albert und Hubert schlossen sich kurz darnach der Gemeinschaft an. Da aber Josef und Engelbert frühzeitig starben, bestand die aus dieser Vereinigung hervorgegangene grosse Firma nur aus den ersterwähnten vier Brüdern. Zwanzig Jahre hindurch umfasste ihre Hauptthätigkeit den Bau und die Regulirung der Strassen in Mähren und Schlesien, Flusscorrectionen und die grossen Assanirungs-Anlagen in und um Brünn. Vom Jahre 1837 an kamen auch die Eisenbahnbauten hinzu. Ihr erster war jener der Nordbahnstrecke Wien—Gänserndorf; daran reihten sich bald andere Strecken der Nordbahn und, 1842—1846, die Linie Olmütz—Prag—Bodenbach sowie die Strecken Brünn—Malomeřitz und Blansko—Schirmdorf der k. k. nördlichen Staatsbahn. Von der Semmeringbahn führten sie den Haupttunnel, sowie in Gemeinschaft mit den Unternehmern Eichler und Schönerer die Strecke Geyregger bis Spies (Weinzettelwand) aus (1849—1854). In den Jahren 1854 und 1855 bauten sie die Strecke Loitsch—Sessana der k. k. südlichen Staatsbahn. Noch mächtiger wuchs ihre Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues an, als nach der Erlassung des Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 die Erweiterung des österreichischen Eisenbahnnetzes rasche Fortschritte zu machen begann. Zu jener Zeit waren jedoch drei der Brüder schon gestorben, und zwar Libor am 12. Februar 1848 in Brünn, Franz am 29. August 1855 in Brünn und Hubert am 28 Juli 1856 in Rzeszów, während einer Bereisung der Baustrecke Rzeszów—Przemyśl. Daher nur noch Albert und dessen Neffe Franz (jun.) Träger der Firma blieben, die nun von Ersterem repräsentirt und zu immer grösseren Ehren gebracht wurde. Sie war bald nicht blos Bauunternehmung, sondern auch Mitconcessionär zahlreicher Eisenbahnen und konnte sich rühmen, Tausende (rund 3500) Kilometer Schienenwege ebensowohl gebaut, als auch mitgeschaffen zu haben. Wie an der Entwicklung

des österreichischen Eisenbahnwesens hatte sie auch an jener der heimischen Montan- und Eisenindustrie hervorragenden Antheil. Ihre Eisenwerke in Zöptau und Stefanau galten lange Zeit als Musteranstalten, desgleichen die von ihr mitgegründete Kladno'er Kohlen- und Eisengewerkschaft und die im Jahre 1855 an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verkauften Kohlenwerke bei Przivos und Hruschau. Zu dem Güterbesitze der Gebrüder Klein zählte auch die Herrschaft Wiesenberg, welche dieselben schon im Jahre 1842 von dem Grafen Anton Mittrowsky erworben und zum neuen Stammsitze in der alten Heimat erwählt hatten. Der wachsende Wohlstand der Familie und ihre Uebersiedlung nach Brünn ermöglichte ihren jüngeren Mitgliedern auch schon einen höheren Bildungsgang. Albert, geboren am 16. Jänner 1807 zu Kotzianau, besuchte das Gymnasium in Brünn, genoss umfassenden Unterricht im Zeichnen, was übrigens nicht behinderte, dass er sich noch weiter mit Bautischlerei befasste, die ihm ursprünglich als Beruf zugedacht gewesen; er war auch einige Zeit hindurch Prakticant bei der mährischen Statthalterei in der Abtheilung für Strassenbau. Franz jun., geboren am 29. Juli 1826 zu Brünn, absolvirte daselbst die Mittelschule, sodann die Technik in Wien und betheiligte sich schon im 20. Lebensjahre an den Bauführungen seines Vaters und seiner Oheime. Für ihre hervorragenden Leistungen auf wirthschaftlichem Gebiete und für ihre humanitäre Wirksamkeit (Schul- und Kirchenbauten, Stiftungen) ernteten die Chefs des Hauses mannigfache Auszeichnungen. Franz sen. war Ritter des Franz Josef-Ordens, Bürger der Landeshauptstadt Brünn und Hauptmann des dortigen bewaffneten Bürgercorps. Albert wurde am 24. August 1859 in den Adelstand mit dem Prädicate »Wisenberg« erhoben, erhielt am 16. Mai 1863 den Orden der eisernen Krone, womit der Ritterstand verbunden war, und am 10. Juli 1872 erfolgte seine Erhebung in den Freiherrnstand. Franz jun. wurde am 26. Juli 1865 der Adelstand, gleichfalls mit dem Prädicate »Wisenberg«, ferner am 19. December 1872 der Orden der eisernen Krone verliehen und am 20. Juni 1873, die Ausdehnung des Freiherrnstandes seines Oheimes Albert auf ihn zu Theil. Albert Klein, Freiherr v. Wisenberg starb am 31. October 1878 in Zöptau und sein Ableben zog die Auflösung der alten hochangesehenen Firma nach sich. Franz Klein, Freiherr v. Wisenberg starb am 8. December 1882

in Wien. Spätere Porträts sind unter Nr. 725 und 734 eingetragen. — Das Bild ist eine Originalzeichnung von Kriehuber aus dem Jahre 1849.

289) Bild (in Rahmen): »Die Ankunft der ersten Trains im Prager Bahnhofe am 20. August 1845«; gezeichnet von Fr. Wachsmann. (Geschenk des Stationsleiters in Doňov, Herrn Ludwig Hallik.)

290) Bild (in Rahmen): »Die feierliche Einweihung der Locomotive »Böhmen« im Innern des Prager Bahnhofes am 21. August 1845«, gezeichnet von F. Wachsmann. (Geschenk des Stationsleiters in Doňov, Herrn Ludwig Hallik.)

291) Mappe mit Erinnerungen an die anlässlich der feierlichen Eröffnung der k. k. Staatseisenbahn Olmütz—Prag in den Tagen vom 20. bis 23. August 1845 in der Stadt Prag stattgefundenen Festlichkeiten.

Inhalt:

a) Programm der Festlichkeiten;

b) Neuester Situationsplan von Prag, zugleich (auf der Rückseite) Programm der Festlichkeiten am 20., 21. und 22. August 1845;

c) Verzeichnis der Wohnungen, welche für die zur Eröffnungsfahrt geladenen Gäste ausgemittelt worden sind;

d) »Eröffnung der Wien-Prager Staatseisenbahn und Beschreibung der nach Ankunft des ersten Zuges stattfindenden Feste«; Flugschrift mit Schilderungen der vor der Eröffnung eingeleiteten Probefahrten, sowie des prachtvollen Hofwagens, welcher dem Eröffnungszuge beigegeben war und der festlichen Veranstaltungen nach Einlangen dieses Zuges;

e) Einladung für den nordamerikanischen Consul Schwarz zur Theilnahme an der feierlichen Eröffnung des Betriebes der k. k. Staatseisenbahnstrecke Olmütz—Prag, am 20. August 1845;

f) Theaterzettel zu der im Ständischen Theater der k. Altstadt Prag am 22. August 1845 veranstalteten Festvorstellung, welche umfasste: den 1. Act der Oper »Linda«, dann die Aufführung des Gelegenheitsstückes »Nur Eisenbahn! Eine Scherzlocomotive mit Gesang in 1 Act« und den Vortrag eines von J. Ch. Hickel verfassten Epiloges;

g) »Die Chronik des Festtages, 20. August 1845« (Gedicht);

h) Quartierkarte für Se. Durchlaucht den Fürsten von Paar, Obersthof- und General-Erbland-Postmeister, zur Uebernachtung in Olmütz, am 19. August 1845, im Hause des Grafen Galler daselbst;

i) Zwei Anweisungen auf Sitzplätze in den Waggons Nr. 1 und 5;

k) »Verschiedene Lebehoch's«: Sammlung von Trinksprüchen in Knittelversen; Motto: »Reim' dich oder ich friss' dich, So wie jedes Andere heute.«

l) Prager Zeitschrift mit einem Festartikel über »Die Eröffnung der k. k. Prag-Olmützer Eisenbahn am 20., 21., 22. und 23. August 1845«, enthaltend auch: eine Abbildung des für die Eröffnungsfeier errichteten Triumphbogens am Bahnhofe von Landskron (böhm.-mähr. Grenze); zwei Ansichten des Prager Bahnhofes (innerhalb und ausserhalb der Stadtmauern) eine Zeichnung der Geleiseanlagen und Gebäude des Prager Bahnhofes, sowie der Stationspläne von Pardubitz, Böhm.-Trübau, Hohenstadt und Müglitz; eine Abbildung des für die Eröffnungsfeier errichteten Obelisken aus Eisenbahn-Baugeräthen und Materialien bei Triebitz; eine Abbildung der beiderseitigen Portale des Chotzener Tunnels;

m) »Böhmens bester Bergsegen, Cantate zur Eröffnung der Wien-Prager Eisenbahn; gedichtet von Wenzel Alois Swoboda.«

(*a)* bis *k)* Geschenk des Herrn Leonhardt Schweigert, k. k. Regierungsrath, Director der Aussig-Teplitzerbahn; *m)* Geschenk des Redactions-Comités der Kaiser-Jubiläums-Festschrift: »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie.«)

292) Bild (in Rahmen): Scene aus den Festlichkeiten, anlässlich der Eröffnung der k. k. nördlichen Staatsbahn Olmütz-Prag, am 20. August 1845 u. zw.: Empfang Sr. kaiserl. Hoheit des Erzherzogs Franz Karl, welcher im Namen des Kaisers und im Beisein des Reichspalatins von Ungarn die Eröffnung vollzogen hat, bei der allegorischen Ehrenpforte an der böhm.-mähr. Grenze nächst Landskron. — Photographie nach einem im Besitze der k. u. k. Familien-Fideicommis-Bibliothek befindlichen Aquarell von Leander Russ aus dem Jahre 1845. Vervielfältigung untersagt.

293) Silbermedaille, Durchmesser 45 mm, 35 g, ausgeführt von Roth und Eckhardt, anlässlich der Eröffnung der Linie Olmütz—Prag der nördlichen Staatsbahn im Jahre 1845. Vorderseite: Praga. Eröffnung der k. k. Wiener Nord-Staatseisenbahn nach Prag. Roth inc. Eckhardt inc. den 20. August 1845. Kehrseite: Tunnel mit Locomotive. — (Selbe fährt zwischen den beiden Geleisen!) 4 Wappenbilder. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 10.)

294) Ebensolche Medaille aus Kupfer (liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 11).

295) »Abbildung der von der löblichen Direction der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn bewilligten Garde-Uniform für ihre Beamten auf der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und auf der nördlichen k. k. Staatsbahn« (welche im Pachtbetriebe der ersteren gestanden). Caricaturblatt (in Rahmen) aus dem Jahre 1848.

296) Kupfermedaille. Durchmesser 49 mm; ausgeführt von Seidan anlässlich der Eröffnung der Linie Prag-Bodenbach—Dresden im Jahre 1851. Vorderseite: Locomotive nach links. — Sachsen und Böhmen als Figuren. Am 6. April 1851. W. Seidan. Zur festlichen Eröffnung der Prag-Dresdener Eisenbahn. Kehrseite: Prager Brückenthurm: Altstädter Brückenthurm. Gewidmet vom Prager vereinten Handelsstand. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 14.)

297) Placat: »Rangordnung und Signalisirung aller auf der nördlichen k. k. Staatsbahn vom 15. Mai 1851 an verkehrenden Züge, mit Beziehung auf die §§. 17 und 18 der allgemeinen Bestimmungen über den Verkehr der Züge.« (Geschenk des Herrn Wilt, Werkmeisters der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

298) »Bestellungsschein vom 2. December 1851 für die k. k. mechanische Werkstätte Böhm-Trübau, betreffend die Reparaturen der Maschine Czernoszek.« Besonderes Interesse bietet dieses Verzeichnis durch die darin eingestellten niederen Taglöhne, nämlich 36, 40, 54 kr., 1 fl. etc. (Geschenk des Herrn Wilt, Werkmeisters der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn Gesellschaft.)

299)—300) Abbildungen (in Rahmen) der, mittels der Uniformirungs-Vorschrift vom 21. August 1849 eingeführten Staatsbeamten-Uniformen, welche zu tragen laut Verordnung des Handelsministeriums vom 14. Juli 1851 auch die Beamten der k. k. Staatsbahnen verpflichtet waren. — Nr. 299 (Aquarell von Mannsfeld aus dem Jahre 1846) zeigt die Modelle der, wie gesagt, im Jahre 1849 genehmigten Beamten-Uniformen (für die zehnte und achte Rangsclasse); Nr. 300 (colorirte Lithographie aus dem Jahre 1850) zeigt Uniformen für mehrere Rangsclassen, wie auch die verschiedenen Adjustirungssorten.

301)—306) Abbildungen (in Rahmen): Sechs in Wasserfarben gemalte Original-Entwürfe der Amtskleidung für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen. Nach diesen Typen wurde mit einiger Abänderung (z. B. Anbringung von orangegelben Streifen an den Beinkleidern und des kaiserlichen Adlers oder von Nummern an den Kappen bestimmter Classen) die Uniformirung der Staatseisenbahn-Bediensteten eingetheilt. Laut der vom k. k. Handelsministerium am 14. Juli 1851 diesfalls hinausgegebenen Vorschriften bestanden zwei Kategorien von Amtskleidung, u. zw. die eine (A) für die Beamten, die andere (B) für die nicht dem Beamtenstande angehörenden Bediensteten. Erstere war identisch mit derjenigen, welche in der, über a. h. Entschliessung vom 21. August 1849 genehmigten Uniformirungs-Vorschrift für Staatsbeamte angeordnet wurde (siehe Nr. 299—300) und glich vollkommen der in Nr. 301 dargestellten Uniform, bis auf die hier fehlenden Distinctions-Abzeichen am Rockkragen und dem farbigen Vorstosse an der Naht der Beinkleider. In dieser Ausführung oder in der Alternative mit Silber (Nr 302) war sie anfänglich den Werkführern und Locomotiv-Aufsehern — jedoch zur Beschaffung auf deren eigene Kosten — zugedacht; es wurde aber die Dienstkleidung dieser Bediensteten in die Kategorie B eingereiht. Letztere gliederte sich in folgende Classen: 1. Werkführer und Locomotiv-Aufseher (siehe Nr. 303, wo jedoch die $^1/_2$" breiten orangefarbenen Streifen beiderseits der Naht des Beinkleides und die zweite Silberborde, sowie der kaiserliche Adler an der Kappe fehlen); 2. Oberconducteur, Magazins- und Materialdepôt-Aufseher, Wagenwächter (siehe Nr. 304, wo jedoch die vorerwähnten Theile ebenfalls fehlen); 3. Conducteur, Bahnaufseher, Maschinenwärter, Wagenaufseher, Cassadiener, Portier,

siehe Nr. 305 (an der Naht des Beinkleides fehlt der 1" breite orangefarbene Streifen, an der Kappe die 1/2" breite Silberborde und die Nummer); 4. Amtsdiener, Aviso-Austräger, Wächter etc.; siehe Nr. 306 (jedoch nur der Wächterrock ohne ganzen Kragenaufschlag). Hiezu kamen noch, je nach der Dienstclasse, Paletots aus dunkelgrünem Tuche oder schwarzgrauem Loden und für die rauhe Jahreszeit Pelze.

307) Placat, enthaltend die Bestimmungen des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852, gegen Beschädigungen und andere strafbare Handlungen, in Beziehung auf Eisenbahnen und Staatstelegraphen. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahngesellschaft.)

* * *

308) Mappe mit Zeichnungen verschiedener Tracen für die Verbindung Wien—Graz.

Inhalt:

a) »General-Uebersichts-Längenprofile der hergestellten Eisenbahn von Wien bis Neustadt und Gloggnitz und der projectirten Tracen zur Verbindung von Wien nach Grätz«; in Farben und Tusch ausgeführte, vergleichende Darstellung folgender Profile: »Trace über Edlitz (ausgeglichenes Terrain), entwickelte Trace über Aspang und Edlitz nach Friedberg, Terrain direct über Aspang, desgleichen über Schottwien—Semmering—Mürzzuschlag, auch über Reichenau und zurück nach Gloggnitz, dann weiter nach Schottwien und Mürzzuschlag; Trace über Reichenau—Prein—Ortbauer—Adlitzgraben—Steinhaus hinter dem Semmering—Mürzzuschlag; Trace über Reichenau—Prein—Spital—Mürzzuschlag mit einem Tunnel durch das Gebirge bei Spital«;

b) »General-Längenprofil der entwickelten Trace über Aspang und Edlitz nach Friedberg. Trace über Edlitz (ausgeglichenes Terrain), direct über Aspang«;

c) »General-Längenprofil des Terrains direct über Schottwien—Semmering und Mürzzuschlag nach Grätz, wie auch einer Trace, entwickelt über Reichenau zurück nach Gloggnitz, dann weiter nach Schottwien und Mürzzuschlag« (mit der Fortsetzung bis Bruck etc. nach dem Fillunger'schen Projecte der Bahnen nach dem Westen (s. Nr. 502);

d) »Situationsplan des Aspang-, Edlitz und Zöbarnthales zur Darstellung des Alignements einer entwickelten Linie an den Geländen der Gebirge, nebst einem Längenprofile der Trace von Peter Baumgarten nach Zöbarn.«

Sämmtliche Zeichnungen rühren von dem k. k. Ober-Ingenieur Keissler her, der in den Jahren 1840/41 mit der Aufgabe betraut war, eine mit Umgehung des Semmerings zweckdienliche Trace für die Verbindung Wien—Graz auszumitteln. Mitunterfertigt sind die Blätter *a)* bis *c)* von dem Ingenieur August Stummer und den Assistenten Schrödl, Basler, Würth und Blatt *d)* von dem Ingenieur J. Streffleur und dem Assistenten Basler.

309) Mappe mit einer »Uebersicht der zwischen Wiener-Neustadt und Triest ausgemittelten Eisenbahnlinie« und mit 6 Blättern Längenprofile der einzelnen Abtheilungen dieser Linie. Nach der Bezeichnung der Endpunkte (W i e n e r - N e u s t a d t—Triest), der Tracenführung von Leibnitz aus über Pettau und Lepoglava nach Cilli, sodann jener von Laibach über Loitsch, Laase, Planina nach Mautersdorf und von da in Alternativen durch das Wippachthal nach Gradiska, Monfalcone, Duino oder über Kaal und den Karst nach Triest; ferner nach der auf der Zeichnung selbst enthaltenen Beschreibung, in welcher der Uebergang über den Semmering von Schottwien nach Mürzzuschlag und die Absteigung von Trewald bis vor Wippach nicht anders als mit Pferdebahnen möglich bezeichnet ist — dürfte diese Tracen-Ermittlung identisch sein mit derjenigen, welche Se. kais. Hoheit der Erzherzog Johann in der Zeit von 1839—1840 von Officieren des Geniecorps bewerkstelligen liess. — Massstab der Situation: 1 Zoll = 6000 Klafter; Massstab des Längenprofiles: für die Längen 1 Zoll = 2000 Klafter und für die Höhen: 1 Zoll = 500 Fuss.

310) »Südbahntrace-Karte mit 26 Ansichten von allen von der Bahn aus sichtbaren interessanten Gegenständen. I. Section. Von Wien bis Gloggnitz; II. Section. Von Mürzzuschlag bis Graz, mit dem Panorama von Graz. Wien 1844, bei P. Rohrmann« (ausgeführt wie die unter Nr. 33 und 83 eingetragenen Panoramen).

311) »Malerisch-technischer Atlas der k. k. Staatseisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Graz in Steiermark. Unter der unmittelbaren Leitung der Generaldirection der k. k. Staatseisenbahnen ver-

fasst, zusammengestellt und herausgegeben von Amédée Demarteau, Architekten und Ingenieur. Wien, H. F. Müller.« Neben einer textlichen, in deutscher und französischer Sprache verfassten Mittheilung mannigfacher statistisch-topographischer und technischer Notizen über die am 21. October 1844 eröffnete k. k. Staatseisenbahnstrecke Mürzzuschlag-Graz enthält der Atlas drei grosse Tafeln mit Zeichnungen und bildlichen Darstellungen, und zwar: Situationspläne der Stationen; Situation und Profil der ganzen Strecke nebst Ansichten von Bahnhöfen und Landschaften von der steierischen Grenze (Semmering) bis Graz; geometrische Ansichten der bedeutenderen Kunstbauten der Bahn; endlich die Stadtpläne von Wien und Graz.

312) Längenprofil der südl. k. k. Staatsbahn von Mürzzuschlag bis Laibach (auf Leinwand aufgezogen und in Schuber) aus dem Jahre 1849.

313) Mappe mit Karte der südlichen Staatseisenbahn von Cilli bis Laibach von Emil Luterotti (1849), gewidmet Sr. Excellenz dem Grafen L. Welsersheimb, k. k. Geheimer Rath, Kämmerer, Gouverneur von Illyrien, Präsident der Stände Krains etc. etc.« (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

314) Mappe mit einem Situationsplan für den Stationsplatz Bruck a. d. M.; farbige Handzeichnung von dem k. k. Bau-Inspicienten Franz Czerwinka, datirt: »Graz, den letzten Jänner 1845.« (Daher schon nach der Eröffnung der Strecke Mürzzuschlag—Graz ausgeführt.)

315) Mappe mit 18 Bauplänen der südlichen Staatseisenbahnstrecke Cilli—Laibach aus der Zeit von 1849/1850, u. zw.: 1. Situation und Profil; 2. Felsensprengung und Stützmauern am Skalojefelsen, Brücke über die Bezirksstrasse und den Malitschbach; 3. Brücke über den Krasnitzabach mit den Stützmauern im Sannthale; 4. Felsensprengung, Stützmauern und Sannflussübersetzung bei Steinbrück; 6. Gerüstungen und Fangdämme für die Sannbrücke bei Steinbrück; Brücke über die Sann bei Steinbrück; 7. Brücke über den Wernitzabach, Flügelbahn zum Kohlenmagazin; 8. Brücke über den Mediabach, Stützmauern bei Sagor; 9. Stützmauer bei Sauschek, Abscarpirung der Apnenza-Berglehne und Fundirung des Bahndammes; 10. Brücke über die Save bei Poganegg; 11. Poganeggtunnel im Savethale;

12. Bahnhof in Cilli; 13. Bahnhof in Steinbrück; 14. Station Trifail; 15. Station Laibach; 16. Darstellung des Oberbaues; 17. Plan einer grossen Drehscheibe auf der südlichen Staatsbahn; 18. Dampfpumpe bei der Wasserstation in Steinbrück. (Geschenk des k. k. Baurathes Herrn A. Hüller.)

816) Mappe mit zehn verschiedenen Plänen von Drehscheiben und Schiebebühnen für die k. k. südl. Staatsbahnen; Handzeichnungen aus den Jahren 1849—1856, unterfertigt von Ghega, Schnirch, Hornbostel etc., sowie (zum Theile) auch von den betreffenden Lieferanten und Gewerkschaften.

817) Bild (in Rahmen): »Römerbad Tüffer bei Cilli nebst der projectirten Wien-Triester Eisenbahn.« Letztere erscheint in kindlicher Weise durch eine mitten in die Wiese gezeichnete, sonderbar construirte Locomotive und einen dichtbesetzten Personenwagen angedeutet. — Steinzeichnung von Therese d'Eissl aus dem Jahre 1843 oder 1844.

818) Bild (in Rahmen): Die Sprengarbeiten an der »Badelwand« (s. Nr. 318) in der Strecke Frohnleiten-Peggau der k. k. südlichen Staatsbahn; nach der Natur aufgenommen im Juni 1844. Bei diesen mühsamen und auch gefährlichen Felsensprengungen waren durchschnittlich 1300 Arbeiter täglich beschäftigt, die, an den steilen Wänden angeseilt, die schweren Brechstangen handhabten. Der gesammte Abraum hatte ein Ausmass von 75.000 m^3.

819) Bild (in Rahmen): »Die Badelwand mit den Gallerien zur Eisenbahn bei Peggau in Steiermark«, veranschaulicht den ebenso schönen, als kühnen Kunstbau zwischen den Stationen Frohnleiten und Peggau der k. k. südlichen Staatsbahnlinie Mürzzuschlag-Graz, nach ihrer Vollendung im Herbste 1844. — Der Raum für die Bahnanlage musste an dieser Stelle den Felswänden durch mächtige Sprengungen abgerungen und die verdrängte Commercialstrasse, welche sich hier unter überhängenden Felsen fortgeschlängelt hatte, oberhalb der Bahn, nämlich auf die Decke der von massigen Pfeilern (12 m) getragenen Gallerie, gelegt werden. Die Bogenstellung misst 362 m, die Höhe des Gewölbes 6·5 m und die lichte Weite desselben 7·3 m. (Geschenk der Erben nach Wilh. Freih. v. Eichler.)

320) Bild (in Rahmen): Die k. k. südliche Staatsbahn bei Graz und Ansicht der Burgruine Gösting. — Tuschzeichnung theils nach alten Skizzen aus dem Jahre 1844, theils nach der Natur angefertigt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48.)

321) Bild (in Rahmen): »Bahnhof der k. k. Südbahn in Grätz«; Steindruck aus dem Jahre 1844 oder 1845. (Geschenk der Erben nach Wilh. Freih. v. Eichler.)

322) Bild (in Rahmen): Die k. k. südliche Staatsbahn bei Mürzzuschlag nebst Ansicht des Ortes und der Landschaft. Tondruck aus dem Jahre 1845.

323) Bild (in Rahmen): Die nach dem System Howe erbaute Holzgitterbrücke der k. k. südlichen Staatsbahn über die Drau bei Marburg. Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48), ausgeführt nach den Originalplänen aus den Jahren 1845/1846.

324) Bild (in Rahmen): Die k. k. südliche Staatsbahn bei Bad Tüffer. Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach einer Darstellung aus dem Jahre 1846.

325) Bild (in Rahmen): Die k. k. südliche Staatsbahn längs der »alten Bleischmelze« zwischen Römerbad und Steinbrück. Der Raum zur Anlage dieser Strecke ist den Felsen und dem Sauflusse abgerungen; die Trace zieht auf einer mächtigen Quadermauer von 760 m Länge zwischen Berglehnen und dem Flusse in mehrfachen Windungen dahin. Bei letzteren stehen die Masten mit den alten Korbsignalen. — Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach Darstellungen aus dem Jahre 1846.

326) Bild (in Rahmen): Die k. k. südliche Staatsbahn bei Steinbrück. Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach einer Skizze aus dem Jahre 1846.

327) Mappe mit 10 Ansichten von Bauten und Landschaften im Tracenzuge der Südbahnstrecke Cilli—Laibach aus dem Jahre 1850, und zwar: 1. Cilli; 2. Tüffer; 3. Maria-Gratz; 4. Steinbrück; 5. Stein-Brücke; 6. Hrastnigg; 7. Tunnel beim »weissen Schwall« (zw. Hrastnigg und Trifail); 8. Poganegg mit der amerikanischen Brücke; 9. Sagor und Sauschek; 10. Laibach.

328) Mappe mit Zeichnungen von Fahrbetriebsmitteln der südlichen Staatsbahn, und zwar:

a) und *b)* Locomotive für gemischte Züge auf der südlichen und südöstlichen Staatsbahn, mit vier Achsen, von denen zwei gekuppelt sind, mit einem zweiachsigen Drehgestelle und einem Treibraddurchmesser von $4^1/_2$ Fuss (1·422 m), gebaut von J. Haswell in Wien in den Jahren 1844—1848.

c) und *d)* Güterzug-Locomotive, gebaut von J. Haswell in Wien im Jahre 1845; dieselbe war eine der ersten Locomotiven, die mit Coulissen-Steuerung, vier — davon zwei gekuppelten — Achsen und einem zweiachsigen Drehgestell versehen war.

e) Güterzug-Locomotive mit vier Achsen, von denen zwei gekuppelt sind, mit einem zweiachsigen Drehgestelle und einem Treibraddurchmesser von 4 Fuss (= 1·265 m), gebaut von J. Haswell in Wien im Jahre 1847.

f) Lagerdetails der Tender der südlichen und südöstlichen Staatsbahn; Aufnahme aus dem Jahre 1850.

g) Untergestelle für achträderige Personenwagen, ausgeführt ca. 1850. Bemerkenswerth ist die seitliche Verschiebbarkeit der mittleren Achse, welche als Vorläufer der späteren Lenkachsen gilt.

h) Details für die Umänderung der achträderigen Personenwagen; Anordnung aus dem Jahre 1850.

i) Achslager für Personen- und Lastwagen, ca. 1850.

j) Anordnung der Tragfedern an achträderigen Lastwagen stammend aus dem Jahre 1850.

k) Laternkloben für Wagen (ca. 1850).

l) Entwurf eines Rauchverzehrungs-Apparates für Locomotiven, von Ingenieur Weiss (ca. 1850). Das Princip der Construction, Einführung von erhitzter secundärer Luft, findet sich wieder bei den Rauchverzehrern von Gröppel, Palla u. A. in der Zeit von 1884—1897.

m) Drehgestelle für einen achträderigen Lastwagen, aus dem Jahre 1851.

n) und *o)* Obere Ansicht des Traggerippes, ferner Drehgestelle für einen achträderigen eisernen Lastwagen, aus dem Jahre 1851.

p) Construction der neu angebrachten Schmiervorrichtung an den Reibscheiben bei vierachsigen Güterwagen; 1851.

q), *r)* und *s)* Gesammtplan, Traggerippe und Drehgestelle eines achträderigen Lastwagens für Erz- und Kohlentransport, aus dem Jahre 1852.

t) Project eines Blasrohres mit ringförmiger, veränderlicher Mündung; entworfen von Günther in Wiener-Neustadt im Jahre 1852.

u) Wasserschlauch-Kuppelung zwischen Locomotive und Tender der k. k. südl. Staatsbahn; Aufnahme aus dem Jahre 1852.

v) Räderpaar für Wagen aus dem Jahre 1852.

w) Entwurf einer gemeinsamen Balancir-Federung der Trieb- und Kuppel-Achse bei den in der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Bahn gebauten Locomotiven; 1854.

x), x_1) und *y)* Längenansicht, Grundriss und Querschnitte einer Schnellzug-Locomotive, System Crampton, mit Innencylinder und Blindachse. Project von Maffei in München, etwa aus dem Jahre 1854.

y_1) und *z)* Dreiachsiger Tender im Aufriss, Grundriss und Querschnitt, gehörig zur vorstehenden Maschine von Maffei, 1854.

z_1) Regulator für die Maffei'schen Engerth-Locomotiven aus dem Jahre 1856.

329) Foliant mit Normalien (63 Pläne) für Werkzeuge und Werkstätten-Einrichtungen der staatlichen Eisenbahnlinien, ausgegeben im Jahre 1858.

330) Bildnis (in Rahmen): Theodor Friedrich von Hornbostl, geboren am 29. October 1815 in Wien, gestorben daselbst am 2. Juni 1888, studirte Mechanik, übernahm sodann (1841) die Seidenfabrik seines Vaters, war 1845 an der Leitung der Industrieausstellung in Wien betheiligt, 1848 Mitglied des permanenten Bürgerausschusses und von Juli bis October desselben Jahres Handelsminister im Cabinet Wessenberg-Doblhoff. Er war Mitgründer der im Jahre 1856 errichteten Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe, hernach von 1861 bis 1883 Director dieses Institutes und ebenso lange Verwaltungsrath der Kaiserin Elisabeth-Bahn; von 1884 an war er auch Mitglied der Direction, bezw. des Verwaltungsrathes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Steinzeichnung von Eybl aus dem Jahre 1849.

331) Bildnis (in Rahmen): Carl Ludwig Freiherr von Bruck, war zu Elberfeld (nach anderen Angaben im Bergischen) am 8. October 1798 geboren, machte den Krieg von 1815 in einem preussischen Uhlanenregimente mit, kam 1821 nach Triest, um sich nach Griechenland einzuschiffen und an dem Befreiungskampfe theilzunehmen, verblieb jedoch in dem österreichischen Emporium und gelangte, als Gründer des Oesterreichischen Lloyd (1830), dessen Director er bis 1848 blieb, zu hohem Ansehen. Er war an den schon im Jahre 1836 von mehreren Triester Handelshäusern ausgegangenen Bestrebungen um die Herstellung einer Eisenbahn von Wien nach Triest, Venedig und Mailand, lebhaft betheiligt und nachher (1840 – 1842) Bevollmächtigter des Triester Eisenbahn-Comités, welches jene Bestrebungen fortgesetzt hatte. Nach den Octobertagen des Jahres 1848 trat er als Handelsminister in das Cabinet Schwarzenberg-Stadion, dem er bis 23. Mai 1851 angehörte; durch ihn erfolgte (1850) die Aufnahme des staatlichen Betriebes auf den vom Staate erbauten, bezw. angekauften Bahnen, nachdem die k. k. Generaldirection für Communicationen am 29. Jänner 1850 errichtet worden war. Von 1851 bis 1853 war Bruck wieder Director des Lloyd, sodann bis Anfangs 1855 Internuntius in Constantinopel und vom 10. März 1855 bis 22. April 1860 — dem Vorabende seines freiwilligen Scheidens aus dem Leben — k. k. Finanzminister. In dem letzteren Lustrum vollzog sich der Verkauf der Staatsbahnen an Privatgesellschaften und der Uebergang zu dem Privatbahn-Systeme. Ein späteres Porträt ist unter Nr. 456 eingetragen. — Das Bild ist von Weger in Leipzig gestochen. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Alfred Freiherr von Buschman.)

332) Bildnis (in Rahmen): Franz Ritter, später Freiherr von Kalchberg, k. k. Sections-Chef und Generaldirector der Communicationen, geboren im Schlosse Herbersdorf bei Wildon in Steiermark am 8. Februar 1807, gestorben in Graz am 12. Juli 1890, besuchte das Gymnasium in Marburg, dann die Hochschulen in Graz und Wien, vollendete hier die juridischen Studien, verwendete sich inzwischen, wie auch nachher noch als Erzieher in hocharistokratischen Häusern und begann hierauf als Conceptspraktikant beim Hofkriegsrathe am 10. Jänner 1831 die Beamtenlaufbahn, welche er aber (als Feldkriegscommissariats-Adjunct) anlässlich der auf ihn gefallenen

Wahl zum Ausschussrathe des steiermärkischen Ritterstandes am 31. Mai 1838 wieder aufgab. Von diesem Zeitpunkte an widmete K. seine Thätigkeit fast ausschliesslich den Angelegenheiten seines Heimatlandes und erzielte, insbesondere bei der ihm von den Ständen übertragenen Grundeinlösung für die südliche Staatsbahn grosse Erfolge, wofür ihn wiederholte Anerkennungen von Seite des Landtages, sowie — über Einschreiten des letzteren — auch der Leopold-Orden zu Theil wurde (18. September 1847). Als Präsident der Grundentlastungs-Commission für Steiermark wirkte er gleichfalls in verdienstlichster Weise. Dieser wichtige Posten wurde ihm übertragen, nachdem er neuerdings in den Staatsdienst eingetreten, u. zw. über a. h. Entschliessung vom 7. Jänner 1849 zum Ministerialrathe im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ernannt worden war. An der Organisirung dieser neuen Centralstelle hatte er über Verlangen ihres Chefs, des Ministers Bruck (s. Nr. 331), schon von ihrer Errichtung an (2. December 1848) mitgearbeitet. Letzterer willigte denn auch nur mit Rücksicht auf K.'s gründliche Kenntnis der steirischen Verhältnisse und der Grundentlastungsfrage in dessen überdies nur vorübergehende Verwendung in einem fremden Ressort. Dieselbe hatte am 12. März 1849 begonnen und am 21. April 1851 ihr Ende erreicht. Hierauf in das Handelsministerium zurückgekehrt, übernahm K. die Leitung der ihm dort zugewiesenen Section III (Eisenbahnbetrieb, Post und Telegraphen). Nach der Reorganisation der zufolge a. h. Entschliessung vom 13. Jänner 1850 errichteten Generaldirection der Communicationen wurde er zunächst mit der Leitung der am 1. Jänner 1852 in Wirksamkeit getretenen neu ausgestalteten Generaldirection betraut und über a. h. Entschliessung von 8. December 1852 zum wirklichen Generaldirector der Communicationen und Sections-Chef im Handelsministerium ernannt. Von einer schweren Erkrankung befallen, musste er jedoch nach einigen Monaten schon sich aus der Activität zurückziehen. Die Bewilligung hiezu erfloss mit a. h. Entschliessung vom 25. October 1853. Seine ausübende Thätigkeit im Handelsministerium währte daher nur beiläufig $2\frac{1}{2}$ Jahre. Gleichwohl hatte sie mehrere wichtige Neuerungen gezeitigt, so namentlich: die Uebernahme des Betriebes der südlichen Staatsbahn in eigene Regie des Staates, die Neueinrichtung der Eisenbahn-Betriebsdirectionen (14. Mai 1851), die Erlassung der Eisenbahn-Betriebs-

ordnung vom 16. November 1851, die Errichtung eines Aufsichtsdienstes (General-Inspection) für die Communications-Anstalten (10. Jänner 1852), die Erlassung einer Dienstordnung für die Beamten und Diener der Communications-Anstalten (28. November 1852), die Aufstellung der Central-Buchhaltung der Communicationen (1. Jänner 1853). Der Eintritt K.'s in den zeitlichen Ruhestand gab den äusseren Anstoss zur Auflösung sowohl der Generaldirection, als auch der General-Inspection der Communicationen und zur Errichtung einer eigenen Eisenbahn-Section im Handelsministerium. Im Jahre 1856 wurde er reactivirt und über a. h. Entschliessung vom 15. Juli zum Sections-Chef im Finanzministerium und Generaldirector des Grundsteuer-Catasters ernannt. Der neue Wirkungskreis gab ihm Gelegenheit, das Steuersystem kennen zu lernen und Vorschläge zur Reform desselben zu erstatten. Mit a. h. Entschliessung vom 8. Jänner 1861 zum Unter-Staatssecretär im Finanzministerium ernannt, stand er nun dem Minister unmittelbar zur Seite und fungirte erforderlichenfalls als dessen Stellvertreter. Durch die vermehrten Anstrengungen kam aber sein altes Nervenleiden wieder zum Ausbruche und nöthigte ihn, jeder Amtsthätigkeit zu entsagen. Seine Uebernahme in den bleibenden Ruhestand erfolgte auf Grund der a. h. Bewilligung vom 24. Februar 1864. Schon im Jahre 1859 (20. Mai) mit der Würde eines Geheimen Rathes bekleidet, erhielt er am 19. April 1861 das Commandeurkreuz des Leopold-Ordens, womit die Erhebung in den Freiherrnstand (4. October 1861) verbunden war. — Das Bild ist die zinkographische Wiedergabe einer aus den Sechziger-Jahren stammenden Photographie. (Geschenk des Herrn k. k. Ministerialrathes Dr. Alfred Freiherr von Buschman.)

333) Bildnis (in Rahmen): Adalbert Ritter von Schmid, k. k. Ministerialrath, geboren am 17. August 1804 zu Gurschdorf in Oesterreichisch-Schlesien, gestorben 2. März 1868 zu Wien, trat gleich nach Absolvirung der technischen Studien, am 9. Februar 1826 bei der niederösterr. Wasserbaudirection in den Staatsdienst, wurde bei Wasserbauten verwendet, unternahm in den Jahren 1836 und 1837 mit dem Hofbaurathe Francesconi auf Staatskosten Studienreisen nach England, Belgien und Frankreich und wurde am 12. März 1838 zum Ingenieur bei der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung in Wien und am 12. September 1839 zum Kreis-

Ingenieur für Villach ernannt, erhielt jedoch alsbald einen längeren Urlaub, um bei der Nordbahn in der Eigenschaft eines Betriebs-Commissärs und Stellvertreters des General-Inspectors Negrelli (s. Nr. 467) den Betriebsdienst zu leiten. In dieser Stellung verblieb er bis zu seiner am 1. Juni 1843 erfolgten Ernennung zum Inspector bei der k. k. Generaldirection der Staatseisenbahnen, wo er das Referat über Angelegenheiten des Eisenbahnbetriebes innehatte und sich gleich von Anfang her für den Betrieb der staatlichen Linien in eigener Staatsregie erklärte, ohne jedoch seine Anträge schon damals durchsetzen zu können. Am 9. August 1848 musste er unter den schwierigsten Verhältnissen für kurze Zeit die gänzliche Leitung der Generaldirection übernehmen. Nach der bald darauf erfolgten Reorganisation des Ministeriums für öffentliche Arbeiten wurde er am 22. September 1848 zum Sectionsrathe in demselben ernannt. Kurz vorher (8. Juni) war er auch zum Vorsteher des eben constituirten »Oesterr. Ingenieurvereines« gewählt worden. Anlässlich der zu Beginn des Jahres 1850 durchgeführten Organisirung der neuen Generaldirection der Communicationen wurde er zum Vorstande der I. Abtheilung (Eisenbahnbetrieb) dieser Behörde ernannt (29. Jänner) und hat sodann den ersten Entwurf für die Organisation des nun doch zum Principe erhobenen Regiebetriebes auf den Staatsbahnen ausgearbeitet. Bei Ablauf des Jahres 1851 wurde er an die Spitze der technischen Abtheilung der damals (11. December) errichteten Aufsichtsbehörde für die Communications-Anstalten (General-Inspection) gestellt. Am 23. October 1853 erhielt er anlässlich der Auflösung der Generaldirection das Referat über Eisenbahn-Betriebsangelegenheiten im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, an welches die Geschäfte der Generaldirection übergegangen waren. Am 12. August 1855 wurde er zum Leiter der k. k. Betriebsdirection der Linie Wien—Graz, am 25. November 1855 zum Director derselben, sodann am 1. Mai 1856 zum Vorstande der fortan einheitlichen Betriebsdirection für die ganze südliche Staatsbahn Wien—Triest, und am 17. September 1856, in Anerkennung seiner Verdienste, zum Ministerialrathe ernannt. Nachdem im December 1858 auch die südliche Staatsbahn an eine Privatgesellschaft übergegangen war, fungirte er in dem vorgenannten Ministerium, bis dasselbe im August 1859 aufgelöst wurde. Hierauf

stand er in Disponibilität, erhielt jedoch im Jahre 1861 sogleich bei der Errichtung des Handelsministeriums eine Berufung in diese neue Centralstelle und verblieb daselbst bis zu seinem am 17. April 1866 erfolgten Eintritte in den Ruhestand. Die von Schmid geschaffenen Einrichtungen und Vorschriften bewährten sich so vorzüglich, dass sie lange Zeit hindurch auch bei den Privatbahnen in Geltung blieben, beziehungsweise nachgeahmt wurden. Etliche Monate vor seinem Ableben wurde er in die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewählt. Von seinen Schriften sind besonders zu nennen: »Die Beurtheilung der Semmering-Locomotive«, »Berechnungen der Leistungsfähigkeit von Locomotiven und Betriebskosten der Eisenbahnen«, »Ueber die Conservirung von Eisenbahnschwellen«, »Ueber die Elektricität als Telegraph und Wächter auf Eisenbahnen«. — Das Bild ist eine im Jahre 1856 von Kriehuber in Wien angefertigte Originalzeichnung.

334) Bildnis (in Rahmen): Johann Ferdinand Wagner Ritter von Wagensburg, geboren zu Ungar.-Altenburg am 2. November 1811, hat die Gymnasial- und philosophischen Studien an der Pester Universität, sodann den Curs an der landwirthschaftlichen Lehranstalt in Ungar.-Altenburg, wie auch die Technik in Pest absolvirt und daselbst im April 1838 das Ingenieur-Diplom erlangt. Nachdem er hierauf einige Zeit hindurch mit Vermessungen im Wieselburger Comitate beschäftigt gewesen, trat er am 1. April 1839 in die Dienste der Wien-Raaber Bahn und tracirte bis Ende Februar 1840 deren ungarische Strecken. Nachher kam er als Sections-Ingenieur zur Pressburg-Tyrnauer Pferdebahn, verliess jedoch schon nach Vollendung des Baues der Strecke Pressburg – St. Georgen diesen Posten und übernahm am 1. December 1840 — im Dienste des provisorischen Comités für die Prag-Dresdener Bahn — die Projectsarbeiten für diese Linie, welche bis Ende 1842 währten. Noch im selben Jahre trat er als Ingenieur-Assistent in den Staatseisenbahndienst ein (19. September), wurde am 28. Juni 1844 zum Ingenieur ernannt und blieb einige Jahre hindurch mit der Ueberwachung des Betriebes der nördlichen Bahnen betraut. Bei der Errichtung der k. k. Generaldirection der Communicationen wurde er als Inspector in diese Behörde berufen (29. Jänner 1850), kam wenige Wochen später zur Betriebsdirection der nördlichen

Staatsbahn, rückte am 17. September 1851 zum Ober-Inspector und zweiten Vorstand der Betriebsdirection der südlichen Staatsbahn und am 18. Jänner 1857 zum Directions-Adjuncten (d. h. Stellvertreter des Vorstandes) der aus der Vereinigung der Grazer und Wiener Direction hervorgegangenen einheitlichen Betriebsdirection der südlichen Staatsbahnen vor. Wegen seiner Fachkenntnisse und reichen Erfahrung im Eisenbahnbetriebe berufen, bei der Ausmittlung der Trace Laibach—Triest im Interesse des künftigen Betriebes mitzuwirken, hat er sich insbesondere durch die gelungene Entwicklung der Linie zwischen Rakek und Franzdorf und die Erzielung günstiger Niveauverhältnisse namhafte Verdienste erworben und in Anerkennung derselben am 27. Juli 1857 den Franz Josef-Orden erhalten. Zwei Jahre später wurde er mit dem Orden der eisernen Krone ausgezeichnet und in den Ritterstand erhoben. Nach dem Verkaufe der k. k. südlichen Staatsbahn in die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen berufen, diente er fortan dieser Aufsichtsbehörde, wurde am 9. Juli 1863 Leiter und am 14. Mai 1866 Vorstand (General-Inspector) derselben und zugleich mit dem Range eines Ministerialrathes bekleidet. Im Jahre 1867 erhielt er den Leopold-Orden und 1870 trat er in den Ruhestand. Ueber seine Anregung beschloss der Oesterr. Ingenieur- und Architektenverein am 3. April 1869 die Errichtung des Ghega-Denkmales, welches sogleich in der Station Semmering ausgeführt und schon am 22. Juli 1869 enthüllt wurde (s. Nr. 434). — Das Bild wurde im Jahre 1859 von Kriehuber in Wien gezeichnet.

835 Vertrag, welcher im August 1844 zwischen dem k. k. Präsidium der allgemeinen Hofkammer im Namen der Staatsverwaltung und der a. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn-Gesellschaft, über die von der letzteren pachtweise zu übernehmende Besorgung des Betriebes auf der Strecke der k. k. Staatseisenbahn von Mürzzuschlag bis Graz und auf den im Laufe der Pachtzeit noch weiter zur Vollendung gelangenden Strecken abgeschlossen worden ist. Im Anhange hiezu befindet sich auch die Vereinbarung rücksichtlich der Erhaltung der Bahn und der Ausführung von Vervollständigungs-Arbeiten auf den Pachtbetriebslinien. Die Gesellschaft ist dem Vertrage am 2. September 1844 endgiltig beigetreten; die a. h. Genehmigung wurde ihm am 8. September 1844 zu Theil.

336) Mappe mit Erinnerungen an die feierliche Eröffnung der k. k. Staatseisenbahn von Mürzzuschlag bis Graz am 21. October 1844.

a) Programm der Eröffnungsfeier;

b) eine Einladungskarte zur feierlichen Betriebs-Eröffnung (ausgestellt für den nordamerikanischen Consul, Herrn J. G. Schwarz);

c) eine Quartierskarte Nr. 142 für P. T. Chevalier Macedo, kaiserl. brasilischen Gesandten;

d) »Steiermarks Gruss an die erste Locomotive, bei Gelegenheit der feierlichen Eröffnung der Staatseisenbahn von Mürzzuschlag nach Gratz am 21. October 1844; Gedicht von Josef Holzer«;

e) Theaterzettel zu der aus Anlass der Eröffnungsfeier der ersten k. k. Staatseisenbahn in Steiermark am 21. October 1844 veranstalteten Festvorstellung im ständischen Theater in Graz, bei welcher nach dem Vortrage eines von Vinc. Zusner verfassten Prologs ein Gelegenheitsstück, betitelt: »Eine Eisenbahnfahrt im Reiche des Ernstes und Scherzes«, gegeben wurde. (Geschenk des Herrn Leonhard Schweigert, k. k. Regierungsrathes und Directors der Aussig-Teplitzer Bahn.)

337) Silbermedaille, Durchmesser 53 mm, 61 g, ausgeführt von Roth anlässlich der Eröffnung der Strecke Mürzzuschlag—Graz der südlichen Staatsbahn im Jahre 1844. Vorderseite: Brustbild nach rechts. Roth fec. — Ferdinand I., Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen etc. Kehrseite: Locomotive nach rechts. — Genius mit Styria, Berge und Neptun, unten Doppeladler im Schild. Eröffnung der Wiener südlichen Staatseisenbahn nach Graz den 21. October 1844. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 8.)

338) Ebensolche Medaille aus Kupfer (liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 9.)

339) – 340) Kundmachungen der Wien-Gloggnitzer Bahn als Betriebs-Unternehmung der k. k. Staatseisenbahn (Graz—Mürzzuschlag) ddto. Wien 21. October 1844, dass im Anschlusse an die Züge der k. k. Staatsbahn die Passagier-Beförderung zwischen Mürzzuschlag und Gloggnitz mittelst viersitziger Kaleschen oder mehrsitziger Gesellschaftswagen stattfindet, u. zw. gegen Entrichtung

von fl. 1.20 C.-M. für Passagiere I. Classe und von fl. 1.— C.-M. für Passagiere II. Classe. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

341) Bekanntmachung des k. k. Postmeisters Franz Seisser in Wiener-Neustadt, ddto. Gloggnitz 23. October 1844, dass er die Passagier-Beförderung zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag im Anschlusse an die Züge der k. k. Staatsbahn zu folgenden Preisen übernommen hat: in einer Kalesche oder im Stellwagen ein Passagier I. Cl. fl. 1.20, II. Cl. fl. 1.— C.-M., 50 Pfd. Freigewicht. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

342) Erste »Fahrordnung für die k. k Staatseisenbahn zwischen Mürzzuschlag und Grätz für den Monat November 1844«. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

343) Placat: »Fahrpreistarif für Personen auf der k. k. Staatseisenbahnstrecke von Mürzzuschlag bis Cilli in C.-M.« (I. Classe 18 kr., II. Classe 11 kr., III. Classe 8 kr. pro Meile) nebst Meilenzeiger und »Kundmachung über die Bestimmungen für den Verkehr der Personen- und gemischten Züge auf der k. k. Staatseisenbahn zwischen Mürzzuschlag und Cilli«, — veröffentlicht am 1. Mai 1846 von der Direction der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn als Unternehmung des Pachtbetriebes.

344) Fragment aus dem in Wien herausgegebenen »Damen- und Hausfrauen-Kalender für das Jahr 1847«, — enthaltend Fahrpreise und Fahrordnungen der k. k. Staatseisenbahn Mürzzuschlag—Cilli der Wien-Gloggnitzer Bahn etc. (Geschenk des Herrn Ernst Novak, Stationschef der Südbahn in Paternion-Feistritz.)

345) Erste Fahrordnung (Dienstbüchel) der regelmässigen Züge auf der k. k. südlichen Staatseisenbahn, giltig vom Tage der Eröffnung der Cilli-Laibacher Strecke (17. September 1849) bis auf Weiteres. Beigegeben sind »Erklärungen« (Unterweisungen) für das Personal und der Meilenzeiger für die Strecke Mürzzuschlag—Cilli.

346) Mappe mit Erinnerungen an die feierliche Eröffnung der k. k. Staatseisenbahn von Cilli nach Laibach am 16. September 1849.

1. Fahrordnung des Separatzuges Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I. für die Eröffnungsfahrt von Graz nach Laibach am 16. September 1849. (In Stellvertretung Sr. Majestät des Kaisers war Se. kaiserl. Hoheit Herr Erzherzog Albrecht zur Eröffnungsfeier erschienen.)

2. Fahrordnung des Separatpersonenzuges für die Regierungsorgane zur Fahrt von Laibach nach Cilli am 16. September 1849.
3. Fahrordnung des Separatlastenzuges von Cilli nach Laibach am 16. September 1849.
4. »Constitutionelles Blatt aus Steiermark« (Nr. 77 und 78), ddto. Graz, 23. und 25. September 1849, mit einem die Bahn und ihre Kunstbauten, die Eröffnungsfahrt, sowie die bei und anlässlich derselben stattgehabten Festlichkeiten schildernden Feuilleton von Professor V. Prasch.
5. Einladungskarte zum Festmahle im Casinosaale zu Laibach.
6. Einladungskarte zu dem von der Stadtgemeinde Laibach gegebenen Festballe im Casino daselbst.
7. Fahrordnung für den Courierzug von Mürzzuschlag nach Graz am 15. September 1849.
8. Erlass des k. k. Handelsministeriums vom 18. October 1849, Z. 1611/H. M., gerichtet an den Ober-Ingenieur Eichler wegen der Rechnung des Gastwirthes Michael Welte für das am 16. September 1849 auf Kosten der Staatsverwaltung besorgte Dejeuner in Cilli und für eine nach Mürzzuschlag gelieferte Partie Champagner. Am Schlusse des Erlasses wird dem Ober-Ingenieur Eichler der Dank ausgesprochen für die in dieser Angelegenheit übernommene Mühewaltung. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

347) Placat: »Fahrordnung auf der k. k. Staatseisenbahn zwischen Mürzzuschlag und Laibach«, mit Giltigkeit vom 17. September 1849, als dem Tage der Ausdehnung des Betriebes bis Laibach. Dieselbe ist deshalb interessant, weil sie bereits wie die derzeitigen Fahrordnungen zur einen Hälfte von oben nach unten, zur anderen von unten nach oben zu lesen ist. (Geschenk des Herrn Hermann von Littrow, Inspector der k. k. Staatsbahnen.)

348) Mappe aus violettem Sammt, enthaltend eine kalligraphisch ausgestattete Dankadresse, welche das gesammte technische Personale der Betriebsunternehmung der k. k. südlichen Staatseisenbahn dem Bau- und Betriebsdirector der Wien-Gloggnitzer Bahn, Mathias Schönerer, Ende Mai 1851 überreicht hat. Veranlassung hiezu gab das Aufhören des Pachtbetriebes der Gloggnitzer Bahn

und Uebernahme des Personales in die Dienste der staatlichen Betriebsführung durch die mit 1. Juni 1852 in Wirksamkeit getretenen k. k. Betriebsdirectionen in Wien und Graz. — Die kalligraphischen Arbeiten sind von Ferdinand Steinhauser ausgeführt. (Geschenk der Frau Marie Christiany, geb. Edle von Schönerer.)

849) Mappe aus rothem Sammt, enthaltend eine kalligraphisch ausgestattete, in Versen abgefasste und »Abschiedsworte« betitelte Adresse, welche das commercielle Beamtenpersonale der Betriebsunternehmung der k. k. südlichen Staatseisenbahn dem Bau- und Betriebsdirector der Wien - Gloggnitzer Bahn, Mathias Schönerer, Ende Mai 1851 aus dem in Nr. 348 erwähnten Anlasse überreicht hat. — Die kalligraphischen Arbeiten sind von Burkhard ausgeführt. (Geschenk der Frau Marie Christiany, geb. Edle von Schönerer.)

850) Mappe mit drei in Zierschrift und Aquarellmalerei ausgeführten Dank- und Glückwunschadressen des Personals der Pachtbetriebslinien (k. k. südlichen Staatsbahn) der Wien-Gloggnitzer Bahn an den Ober-Ingenieur Wilhelm Eichler (s. Nr. 412). Die erste dieser Adressen zeigt nach der Ueberschrift: »Glückwunsch zum neuen Jahre 1847« eine schön gemalte ideale Landschaft, durch welche ein Personenzug mit festlich geschmückter Locomotive dahinfährt. Die zweite Adresse, welche den »Glückwunsch zum neuen Jahre 1848« vermittelte, hat eine geradezu kunstvolle kalligraphische Ausstattung und einen Schmuck von gemalten Landschaften und Volkstypen aus Steiermark — darunter auch eine Ansicht von Graz. Die dritte, wesentlich einfacher gehaltene Adresse verband mit der Beglückwünschung zum Namensfeste (28. Mai 1851) zugleich den Ausdruck des Dankes für das empfangene Gute und einen Abschiedsgruss anlässlich der bevorstehenden Unterstellung unter einen anderen Chef. (Das bezieht sich auf die Uebernahme des Betriebes der südlichen Staatsbahn in die Staatsregie am 2. Juni 1851.)

851) Aufruf der anlässlich des Aufhörens des Pachtbetriebes und der Uebernahme der Linie Mürzzuschlag—Graz in die eigene Regie der Staatsverwaltung neu errichteten k. k. Betriebsdirection der südlichen Staatseisenbahnen an ihre Beamten und Diener. Graz 1. Juni 1851.

352) »Handschriftlicher Auszug aus dem Berichte des Sectionschefs und Generaldirectors der Communicationen im k. k. Handelsministerium, Franz Ritter von Kalchberg, über den Stand und die Leistungen der in Staatsregie stehenden Communications-Anstalten im Verwaltungsjahre 1852.« Besonderes Interesse bieten in dieser Darstellung einerseits die Aufzählung der damals bewirkten Neuerungen und Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe, z. B. die Heizung der Locomotiven mit Kohlen, die Errichtung einer Imprägnirungs-Anstalt für Schwellen, die Betheilung der Stationen und Personenzüge mit Rettungskästen, die Vereinfachung des Fahrkartensystems etc. — und andererseits die Schilderung der Geringfügigkeit der Ergebnisse, welche dem Staate aus der Verpachtung seiner Linien zufielen, nämlich auf den südlichen Linien 14·8% und auf den nördlichen gar nur 4·4% der Gesammteinnahmen.

353) Bild (in Rahmen): Darstellend das Eisenbahnunglück in der Südbahnstation Liesing am 1. August 1855. Nach der Natur aufgenommen von R. Domak. Der um 4 Uhr 20 Minuten Nachmittags von Wien abgegangene Personenzug XXX gerieth in der Station Liesing durch falsche Wechselstellung in das Nebengeleise und fuhr an einen daselbst gestandenen Schotterzug an. Bei diesem Zusammenstosse wurden der Gepäcksconducteur tödtlich, ein Heizer und ein Bahnarbeiter schwer, ein anderer Heizer und zwei Reisende leicht verletzt. Der Zug konnte erst nach längerem Aufenthalte die Fahrt nach Baden fortsetzen.

354) Tableau (in Rahmen): Zwei Fahrbillets der k. k. südlichen Staatsbahn aus dem Jahre 1858, und zwar: Eine »Abonnementskarte« I. Cl. für die Strecke Baden—Wien und eine gewöhnliche Karte III. Cl. für die Strecke Laibach—Rakek. Die typographische Anordnung der Billets gestattete ihre Zerlegung in halbe Karten. (Geschenk des Herrn Franz Wahrheit, Ober-Official der k. k. österr. Staatsbahnen.)

355) »Circulare der k. k. Landesregierung im Erzherzogthume Oesterreich unter der Enns, ddto. Wien, 7. October 1843, betreffend die Mauthfreiheit der für den Bau oder die Herstellung der Staatseisenbahnen nöthigen Materialien«, sofern deren Eigenschaft als Aerarial-Gut amtlich bestätigt erscheint.

856) Tabellarische Zusammenstellung, enthaltend auf der einen Seite: die »General-Uebersicht der Beförderung auf den deutschen Eisenbahnen«, d. h. der Fahrpläne, Fahrpreise, Anschlüsse etc. — und auf der zweiten Seite: die »General-Uebersicht der Personen- und Güter-Frequenz und deren Erträgnisse auf den deutschen Bahnen seit ihrem Bestehen bis Ende 1845; bearbeitet von Heinrich Balzar zu Wien im Juli 1846 und veröffentlicht im Austria-Kalender für das Jahr 1847. In den ersten Rubriken dieser Nachweisung sind alle zu jener Zeit bestandenen österreichischen Eisenbahnen, also auch schon die südliche Staatsbahn (Mürzzuschlag—Cilli) behandelt.

857) Currende des k. k. steiermärkischen Landes-Guberniums ddto. Graz, 12. Mai 1847, Nr. 10372, mit welchem das an alle Appellationsgerichte ergangene Circulare der k. k. obersten Justizstelle vom 18. März 1847, Z. 1929 in Betreff der Bestrafung des durch boshafte Beschädigung an Eisenbahnen begangenen Verbrechens der öffentlichen Gewaltthätigkeit verlautbart wird.

858) Kundmachung (in Rahmen) des Reichstagsbeschlusses vom 6. October 1848, dass der Direction der Südbahn zu befehlen sei, dafür zu sorgen, dass kein Militär auf der Südbahn nach Wien geführt werde.

859) Currende des k. k. steiermärkischen Landes-Präsidiums, ddto. Graz, 26. März 1849, Nr. 1443 Pr., womit bekannt gemacht wird, dass das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten ermächtigt wurde, eigene Ministerial-Commissäre zur Ueberwachung der Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes auf den in nördlicher und südlicher Richtung im Betriebe stehenden Eisenbahnen zu bestellen, und womit ferners die auf Grund a. h. Entschliessung vom 28. Februar 1849 genehmigten Bestimmungen über die Amtsgewalt dieser Ministerial-Commissäre verlautbart werden.

* * *

860) Mappe mit Preisanalysen für den Semmeringbau aus den Jahren 1848—1849.

Inhalt:

1. Zwei Preisanalysen für das Project der Uebersteigung des Semmering, deren eine das Datum: Wien, Februar 1848 und die Unterschrift: Semrad trägt.

2. Zwei Preistabellen für die Verführung des Materials, a) mit Schiebkarren, b) mit zweispännigen Wagen.
3. Preistabelle für die Strecke Gloggnitz-Payerbach, signirt: »Von der k. k. General-Direction für die Staatseisenbahnen, Wien, am 15. Juli 1848, Ghega.«
4. Preistabelle für die Herstellung des Semmering-Haupttunnels sammt den anliegenden Einschnitten, signirt: »Wien, am 10. März 1849, Ghega.«

(Geschenk des Herrn k. k. Professors Lorenz und des k. k. Inspectors Jeczmienowski an das im Jahre 1879 anlässlich der Feier des 25jährigen Jubiläums der Semmeringbahn gegründete Semmering-Museum (vergl. Nr. 437), dessen Objecte Ende 1894 an das k. k. österreichische Eisenbahn-Museum übergegangen sind.

361) Abschrift der von Ghega, Bolze, Pilarski und Szinglarski unter dem Datum: »Schottwien, am 15. Jänner 1850« ausgefertigten Baubeschreibung und besonderen Bedingnisse für die Herstellung des Unterbaues der Staatseisenbahn über den Semmering in der Strecke von dem unteren Rumpler-Graben über die Weinzettelwand mit Uebersetzung des Breitensteiner Grabens bis über die Felsenwand nächst Spiess.

362) Mappe mit verschiedenen, den Semmeringbau betreffenden Schriftstücken aus der Zeit von 1850—1852.

Inhalt:

1. Eingabe des k. k. Ingenieurs Josef Graber, dto. Schottwien, 5. März 1850, womit derselbe der k. k. Generalbaudirection eine vortheilhaftere Trace für die Strecke von Gloggnitz bis in den oberen Adlitzgraben in Vorschlag bringt.
2. Erlass der k. k. General-Baudirection vom 20. März 1850, womit die im Vorstehenden erwähnte Eingabe dahin erledigt wird, dass die vorgeschlagene Trace schon bei den ersten Nivellirungen in den Jahren 1842 und 1843 in Antrag gebracht, jedoch nach reiflicher Erwägung der obwaltenden Umstände, insbesonders des Uebelstandes einer Kopfstation, sowie der grösseren Länge der Bahn, als nicht vortheilhaft erkannt wurde.

3. Fünf Protokolle, u. zw. vom 26. und 27. September 1850; 7. und 18. November 1851; 10. April und 16. Mai 1852, in Betreff der Ermittlung und Vereinbarung der von den Gebrüdern Klein, als Bauunternehmung des Haupttunnels, angesprochenen Vergütungen für Mehrleistungen.

4. Erlass der k. k. General-Baudirection an den k. k. Ober-Ingenieur Pilarski, dto. 19. September 1852, womit die in den protokollarischen Verhandlungen mit der Bauunternehmung Gebrüder Klein vereinbarten Entschädigungen der letzteren genau beziffert und genehmigt werden.

(Geschenk des Herrn k. k. Professors Lorenz und des Herrn Baudirectors E. v. Lihotzki an das Semmering-Museum etc. w. b. Nr. 360).

863) Mappe mit Karten und Plänen, betreffend die Ueberschienung des Semmering (1846—1853).

Inhalt:

I. Trace.

1. »Situationsplan des Gloggnitzer Bahnhofes mit der im Jahre 1841 projectirten Fortsetzung der Bahn nach Schottwien«; farbige Handzeichnung, stammend aus dem Bau-Bureau der k. k. priv. Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, datirt: Wien am 8. December 1846 und unterschrieben: Schönerer (der schon im Jahre 1839 die erste Trace über den Semmering vermittelte, vgl. Nr. 60). Auf dem Plane ist auch eine Linie eingetragen, welche laut der eben daselbst vorhandenen, vom k. k. Ober-Ingenieur Fillunger unterfertigten Anmerkung den Tracenzug einer für das »atmosphärische System« projectirt gewesenen Eisenbahn von Gloggnitz auf den Semmering bezeichnet. 2. »Uebersichts-Längenprofil von Gloggnitz über die Anhöhe bei Schottwien nach Mürzzuschlag zur Uebersteigung des Semmering mit pneumatischer Kraft«; Handzeichnung wahrscheinlich aus dem Jahre 1848. Dieselbe veranschaulicht zugleich die Ausführungsweise der pneumatischen Anlage und ist mit den Unterschriften Ghega, Ferdinand Semrad und F. Leonhart versehen. 3. »General-Uebersichts-Längenprofil der Eisenbahn über den Semmering mit Anschluss an die Wien-Gloggnitzer und Mürzzuschlag-

Grazer Bahn in einer Gesammtlänge von 22.648·3 Klafter«; von F. Semrad, gegengezeichnet: Ghega (wahrscheinlich 1848). 4.—5. »General-, beziehungsweise Detail-Längenprofil der projectirten Eisenbahnlinie von Gloggnitz durch das Reichenauerthal über den Gottschakogel, Klamm, den Adlitzgraben, Semmering nach Mürzzuschlag«; grosse Handzeichnungen aus der Zeit von 1848—1849, unterfertigt: Ghega, Semrad. 6. »Längenprofil der projectirten Eisenbahnstrecke von Gloggnitz über Reichenau, Klamm, den Adlitzgraben, Semmering nach Mürzzuschlag«; grosse Handzeichnung aus der Zeit von 1848—1849, versehen mit der Clausel: »tracirt und nivellirt von Pilarsky, Rost, Semrad, Lewicky und Dimmer«; gegengezeichnet: Ghega. 7. »Längenprofil der projectirten Eisenbahnstrecke von Neunkirchen über Wartenstein durch den Semmering nach Mürzzuschlag«; grosse Handzeichnung aus der Zeit von 1848—1849, versehen mit der Clausel: »tracirt und nivellirt bis zum Semmering von F. Semrad«; gegengezeichnet: Ghega. 8. »Längenprofil der projectirten Eisenbahnstrecke in kürzester Linie von Gloggnitz über die Berglehne oberhalb Schottwien zum Semmering nach Mürzzuschlag«; grosse Handzeichnung, wahrscheinlich in Beziehung stehend mit dem unter *b)* eingetragenen Längenprofile etc. (wie zuvor). 9.—12. Detail-Längenprofile einzelner Theilstrecken der Semmeringbahn; Handzeichnungen, herrührend von der Bauvergebung in den Jahren 1849—1850 und unterschrieben sowohl von den staatlichen Organen: Ghega, Bolze, Pilarski, Lihotzky, Szynglarski, Zwierzina etc., als auch von den Bauunternehmern: Fleischmann & Blühdorn, Martinelli, Gebrüder Klein, Schönerer, Eichler, Tallachini etc. 13. »Schichtmässige Darstellung des Terrains längs der Weinzettelwand mit der in demselben zur Ausführung entwickelten und beantragten Linie der zur Ueberschreitung des Semmerings gehörigen k. k. Staatseisenbahnen. St. Nr. 217—225«; grosse Handzeichnung, ausgeführt vom k. k. Ingenieur Felix Szynglarski nach den vom k. k. Assistenten H. Zwierzina aufgenommenen Querprofilen. Auch dieser Plan (datirt von Schottwien am 15. Jänner 1850) ist von Ghega, Bolze, Pilarski und von

den Bauunternehmern unterschrieben. 14. »Darstellung sämmtlicher zur Anlage der k. k. Staatseisenbahn entlängs der Weinzettelwand beantragten Bauten. Stat. Nr. 217 bis 225«; grosse (340 cm lg.), selten schöne farbige Handzeichnung, welche nebst dem Tracenzuge der Bahn auch die ganze Reihenfolge der in demselben vorkommenden Objecte und deren landschaftlichen Hintergrund, sowie die Ausführungsweise und projectirt gewesenen Façaden der Bauten veranschaulicht. Auf dieser pretiosen Zeichnung befinden sich unter dem Datum: »Schottwien, 5. Jänner 1850« und dem Stempel: »St. Eisenbahn-Bausection im Ministerium für Handel und öffentliche Bauten« folgende Signaturen: Ghega, R. Bolze, k. k. Inspector; Casimir Pilarski, k. k. Ober-Ingenieur; entworfen: Felix Szynplarski, k. k. Ingenieur; gezeichnet und colorirt Alois Lahoda, k. k. Baueleve; gezeichnet Anastasius Meciszewski, Emil Bachuwitz, k. k. Baueleven; beschrieben und cotirt J. Neisser, Techniker, »schrafirt« Adolf Zempliner, Arnost Buček. Auch die Bauunternehmungen: Fleischmann und Blühdorn, Franz Samek, F. Martinelli, Gebrüder Klein, Wilh. Eichler, Tallachini, sind auf ihr unterfertigt. 15.—16. Situation, bezw. General-Längenprofil der k. k. Staatseisenbahn von Gloggnitz bis Mürzzuschlag aus dem Jahre 1850 (identisch mit den betreffenden Blättern in Nr. 399).

II. Tunnels.

a) Weinzettelwand-Tunnel.

17. Schichtenplan, Situation und Längenprofil der drei Tunnele unter der Krausel- und Bolleroswand; Handzeichnung aus dem Jahre 1849 (21. November) unterschrieben von Ghega, Bolze, Pilarski und den Bauunternehmern. 18. Winkelplan für die Anlage der Stollen. 19. Zeichnung der Elemente für die Bögen und Geraden. 20. Winkeltabellen und Berechnungen (3 Blatt). 21. Pläne mit Anschlagswinkeln (7 Blatt für den Stollen). 22. Dreiecksberechnungen (22 Bogen) für die Absteckung. 23. Winkelhefte (2 Stück) für die Absteckung. 24. Beschreibung der Absteckung. 25. Façade.

b) Wolfsberg-Tunnel.

26. Normalprofile (3 Blatt). 27. Normalbölzung. 28. Einsetzung der I. bis V. Stempelreihe (3 Blatt). 29. Längen-

profil der Bockzimmerung. 30. Ansicht der Bockzimmerung. 31. Stollenvortrieb. 32. Normalprofil zwischen den Widerlagern. 33. Provisorische Zimmerung zur Aufstellung der Kopfsegment-Zimmerung (2 Blatt). 34. Vorgang im vollen Profil. 35. Bockzimmerung beim Einsturz, angewendet zur Wiederherstellung des Tunnelprofiles. 36. Provisorische Zimmerung zur Herstellung der eingedrückten Mauer am linken Ulm. 37. Tunnel-Eingang. 38. Hauptgesims zur Façade am Tunnel-Eingang.

c) Weberkogel-Tunnel.

39. Ursprüngliche Bölzung und nachträgliche Verstärkung im Schachte Nr. 2. 40. Schachtunterfangung Nr. 2. 41. Gewölbter Tunnel-Einschnitt. 42. Portal-Gesims.

d) Gamperl-, Klamm- und Weinzettelfeld-Tunnel.

43., 44., 45. Portalfaçaden für diese Tunnels.

e) Semmering-Haupttunnel.

46. Längenprofil. 47. Geologisches Längenprofil. 48. Skizze für die Grundeinlösung und der Haldenstürze an den Schächten V bis IX. 49. Baufortschritts-Längenprofil, 50. Constructions-Profil. 51. Berechnungs-Profil. 52. Mittleres Profil. 53. Construction der Fusssteine für das Sohlengewölbe zwischen Schacht IX und X (2 Blatt). 54. Nischen. 55. Vorgang beim Tunneleinbruch im Schacht III. 56. Unterfangung der Schächte II und III. 57. Unterfangung des Schachtes V (2 Blatt). 58. Gurtenmauerwerk bei der Schachteinwölbung zur Entlastung des Tunnelgewölbes. 59. Ausgemauerte Gurten, eingebaut nach der kurzen und langen Seite der Schächte behufs Entlastung des Gewölbes. 60. Quader-Schachtkranz zur Verbindung des Schachtmauerwerkes mit dem Tunnelgewölbe. 61. Darstellung der steinernen Schachtkränze. 62. Bestehender Raum für die Schachtauswölbung. 63. Südlicher Voreinschnitt. 64. Vorgang beim Ausbaue (3 Blatt). 65. Construction der Tunnel-Bölzung (2 Blatt). 66. Zimmerung. 67. Einwölbung (2 Blatt). 68. Grundriss und Längenschnitt. 69. Sturzwägen. 70. Façade am Eingange (4 Blatt). 71. Plan für die Herstellung.

III. Viaducte.

72. Weinzettelwand-Gallerie (2 Blatt: Ansicht und Schnitte). 73. Adlitzgraben-Viaduct, 8 Oeffnungen, 8° Spannungen,

100° Rad. 74. Project eines Viaductes über die »Kalte Rinne«. 75. Viaduct über den Höllgraben. 76. Viaduct über den Rumplergraben. 77. Krausel-Klause-Viaduct 78. Viaduct bei St. Nr. 101 und St. Nr. 104 (Project). 79. Schwarza-Viaduct bei Payerbach (7 Blatt). 80. Wagner-Viaduct (3 Blatt). 81. Gamperl- und Wagner-Viaduct. 82. Gamperl-Viaduct (2 Blatt); 83. Wasserableitung vom Wagner- und Gamperl-Viaduct (Entwurf).

IV. Gewölbte Objecte.

84. Durchfahrt für die Strasse nach Christof (2 Blatt); 85. Brücke über dem Lechnergraben. 86. Brücke zwischen dem Stationsplatze Semmering und dem Portal des Haupttunnels.

V. Eiserne Brücken.

87. Detail für Eisenbahn-Brücken von 2° und 3° Spannweite (3 Blatt). 88. Ueberbrückung der Aerarialstrasse am Steinbachbühel (3 Blatt). 89. Rampencanal bei St. Nr. 11+34·7.

VI. Hochbau.

90. Skizzen für Wächterhäuser (3 Blatt).

364) Mappe mit 23 Plänen für den Bau des Haupttunnels am Semmering und der bei denselben in Anwendung gebrachten Maschinen (1851). — Inhalt: 1. Ansicht des Haupttunnels von der österreichischen Seite; 2. Ansicht des Haupttunnels von der steierischen Seite; 3. Situation der Umgebung des Tunnels; 4. Situations-Schichtenplan beim Uebergang des Tunnels am Gebirgssattel des Semmeringkogels; 5. Längenprofil des Tunnels (3 Blätter); 6. Schachtausbau; 7. Tunnel-Holzbau; 8. Profile der Einwölbung; 9. Façade der Tunnel-Eingänge; 10. Wandmauer in den Einschnitten; 11. Ausmauerung der Schächte nach Vollendung des Haupttunnels; 12. Pumpenvorrichtung zum Wasserheben aus den Schächten; 13. Wasserhebmaschine (2 Blätter); 14. Dampfmaschinen zur Materialförderung; 15. Grundriss der Schacht- und Maschinenhütte; 16. Förderung und Wasserhebungs-Communicationen eines schiefen Schachtes; 17.—18. (je 2 Blätter) Dampfmaschinen zur Materialförderung und zum Wasserhube. — Die Zeichnungen sind theils von W. Daniel, theils von H. Hummitzsch gestochen. (Geschenk der Erben nach Wilh. Freih. v. Eichler.)

365) Brochure: »Anleitung zur zweckmässigsten Bereisung der »Semring«-Eisenbahn von Gloggnitz bis Mürzzuschlag. Von Melchior Edlen v. Schickh. Dritte erweiterte Auflage. Mit 6 Abbildungen. Wien. 1851. Carl Gerold und Sohn.« — Diese

kleine, »den Freunden des Fortschritts gewidmete« Brochure beschreibt vorwiegend die drei Thäler (Schwarza, Adlitz und Fröschnitz), an denen die Semmeringbahn dahinzieht, sowie die Kunstbauten der letzteren, und ergeht sich schliesslich in Betrachtungen socialer und wirthschaftlicher Natur. Den Schilderungen vorangestellt ist eine tabellarische Uebersicht der vierzehn Baulose der Semmeringbahn, ihrer Unternehmer und einzelnen Gestehungskosten. Die sechs Abbildungen stellen dar: Die »grosse Brücke bei Beuerbach«, die Eisenbahntrace über den »Semmring«, die »Eisenbahn-Brücke über die Atlitz«, die Schacht- und Stolleneintheilung des »grossen Semmring-Tunnel von 755 Klafter Länge«, einen »Bergwerks-Hund«, »italienische Kalköfen aus dem Atlitz-Graben.«

366) Bild (in Rahmen): Die Eisenbahn über den Semmering in Vogelperspective; übermalte Lithographie einer von F. Exter im Jahre 1854 nach der Natur angefertigten Zeichnung, welche auch einen schönen Ueberblick des Semmering-Gebietes bietet.

367) »Malerischer Atlas (brauner Ledereinband) der Eisenbahn über den Semmering. Mit vorausgehender historisch-statistischer Uebersicht der im Betriebe stehenden Eisenbahnen in Oesterreich. Von Carl Ritter von Ghega. Wien 1854, Carl Gerold & Sohn.« Der textliche Inhalt setzt sich zusammen aus einer historisch-statistischen Uebersicht der österreichischen Eisenbahnen im Allgemeinen und einer »Beschreibung der Bahn über den Semmering«, ihrer Trace, Neigungs- und Krümmungsverhältnisse, Kunst- und Hochbauten etc. etc. — Die bildlichen Darstellungen umfassen: I. Karte der Eisenbahn zwischen Payerbach und dem Semmering-Haupttunnel (auf Blatt VI perspectivisch dargestellt); II. Längenprofil der Strecke Gloggnitz—Mürzzuschlag; III. Ansicht von Gloggnitz mit dem nördlichen Ende der Semmeringbahn und deren Eingang in das Reichenauerthal; IV. Ansicht des Reichenauerthales; V. Ansicht des Thales im Adlitzgraben; VI. Perspectivische Ansicht der Eisenbahn von Payerbach bis zum Semmering-Haupttunnel — eine Reihenfolge von malerischen Aufnahmen. Soweit es mit den Regeln der Perspective vereinbar war, sind die wichtigsten Kunstbauten, sowie die Entwicklung der Bahnlinie und die Landschaft ersichtlich gemacht; VII. Ansicht des Fröschnitzthales, aufgenommen von dem höchsten Punkte des Semmerings; VIII. Ansicht von Mürzzuschlag am südlichen Ende der Bahn und am Eingange in das Mürzthal. Die Abbildungen wurden von L. Czerny im Jahre 1854 nach der Natur ausgeführt. (Geschenk des Ober-Inspectors Herrn Carl Scheller.)

368) »Panorama des Semmerings. Nach der Natur gezeichnet von Imre Benkert, geschildert von Dr. F. C. Weidmann. V. Auflage. Wien, Carl Gerold's Sohn, 1862« — eine colorirte Lithographie, welche den Weg und die Bauobjecte der Semmeringbahn in der Strecke Payerbach—Semmering veranschaulicht und durch die beigegebene textliche Schilderung des Näheren erläutert.

369) Reliefbild der Semmeringbahn von Gloggnitz bis gegen Mürzzuschlag hin. Dieses im Jahre 1884 von dem Assistenten der k. k. österreichischen Staatsbahnen Anton Marek mit grosser Genauigkeit in Farben ausgeführte Relief gewährt einen vollkommenen Ueberblick des Semmeringgebietes und der durch dasselbe führenden Eisenbahn, wie auch ihrer Kunstbauten, und insbesondere der Ausnützung der Lehnen zur Führung der Tracen. Massstab für die Höhen 1:5000, für die Längen 1:6000.

370) Bild (in Rahmen): Ueberblick des Semmeringgebirges, sowie der Trace und Anlage der Semmeringbahn. — Originalgemälde (Aquarell) von dem Wiener Künstler Anton Hlaváček; nach der Natur angefertigt im Jahre 1897 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

371)—384) Abbildungen (in Rahmen, 14 Stück) vom Baue der Semmeringbahn (1848—1853); dem Erbauer dieser Bahn, k. k. Ministerialrathe Carl Ritter von Ghega gewidmet von dem Bauunternehmer Ferdinand Tallachini, u. zw.:

- 371) Ansicht der Eisenbahn durch das Reichenauerthal;
- 372) Kapelle für die Arbeiter und Ansicht der Bahn unter der Bollerwand. Die aus Holz gezimmerte Kapelle wurde im Jahre 1850 von Ihrer kaiserl. Hoheit der Erzherzogin Sophie, Mutter Sr. Majestät des Kaisers, erbaut. Als Seelsorger fungirte hier der Cooperator Johann Sedlak aus Wiener-Neustadt, der sowohl mit den deutschen, als auch mit den böhmischen und italienischen Arbeitern in ihrer Muttersprache verkehrte, mit wärmstem Eifer seinem Berufe anhing und sich insbesonders während der Cholera-Epidemie überaus hervorgethan.
- 373) Viaduct über die Krauselklause während des Baues;
- 374) Viaduct über die Krauselklause vollendet. Derselbe ist doppelgeschossig, hat im unteren drei, im oberen Geschosse sechs Bogen; seine Höhe misst 36·4 m, seine Länge 87·2 m.

375) Viaduct »Kalte Rinne« während des Baues (vordere Ansicht);

376) Hauptansicht des Viaductes »Kalte Rinne« während des Baues (gegen Osten);

377) Steinmetzplatz neben dem Viaduct »Kalte Rinne«;

378) Detail des Holzgerüstes für den Bau des Viaductes »Kalte Rinne« (Seitenansicht);

379) Ansicht der Eisenbahntrace über den Adlitzgraben;

380) Schlussgewölbe der II. Etage des Viaductes am Semmering;

381) Einfahrt in einen Tunnel am Semmering;

382) Viaduct »Kalte Rinne«, s. 375) bis 378), vollendet. Dieses kühne, in einem Radius von 201 m und mit Doppelgeschoss — unten 5, oben 10 Bogen à 14·5 m Spannweite — ausgeführte Bauwerk ist 184 m lang und 45·5 m hoch;

383) Steinbruch am Semmering;

384) Station Mürzzuschlag am Fusse des Semmering (Winterlandschaft);

(Geschenk des k. k. Baurathes Herrn E. Hüller.)

385) Album mit vorerwähnten 14 Ansichten vom Baue der Semmeringbahn. (Geschenk der k. k. Staatsbahndirection Prag.)

386) Bild (in Rahmen): Die Semmeringbahn nächst Payerbach nebst Ansicht dieser Ortschaft; im Hintergrunde der Schwarza-Viaduct (s. Nr. 387) und die Raxalpe.

387) Bild (in Rahmen): Der Schwarza-Viaduct in Payerbach, 227·6 m lang, 24·7 m hoch, in einer Krümmung von 284·5 m R. aus Ziegelmauerwerk erbaut; er hat 14 Bogenwölbungen, wovon die fünf mittleren eine Spannweite von 20 m, alle übrigen eine solche von je 9·8 m haben. Von Norden her gesehen erscheint der mächtige Bau wie das Segment eines riesigen Amphitheaters; er gehört zu den bedeutendsten Kunstobjecten der im Jahre 1854 vollendeten Semmeringbahn.

388) Bild (in Rahmen): Die nächst der Burgruine gleichen Namens gelegene Station Klamm (der Semmeringbahn) mit dem darauffolgenden 133 m langen Klammtunnel.

389) Bild (in Rahmen): Der Pass und Markt Schottwien, in welchem Orte zur Zeit des Baues der Semmeringbahn die erste Ingenieurbrigade (Casim. Pilarski, Ern. Lihotzki etc.) ihren Sitz hatte. Ueber den Pass hinaus ragt der Sonnwendstein (Göstritz) empor.

390) Bild (in Rahmen): Der 142·2 m lange Semmeringbahn-Viaduct über den Wagnergraben, ausgeführt in zwei Geschossen, deren unteres 17 m Höhe und 5 Bogen von 9·5 m l. Weite, das obere 21·8 m Höhe und 9 Bogen mit Spannung von 12·3 m hat.

391)–393) Bilder (in Rahmen): Die »Weinzettelwand«, längs welcher die Semmeringbahn nach den ursprünglichen Plänen, an der Aussenseite in die Felsen eingekerbt, dahin führen sollte. Da sich dies als zu gefährlich erwies, wurde über Anordnung des Ministers Freih. v. Bruck im Jahre 1850 die Trace in das Innere der Felsmassen verlegt, was einen merkwürdigen Gallerie- und Tunnelbau erforderte. Es wurden drei Tunnels von 309 m, 167 und 129 m Länge ausgeführt, welche mittelst zweier Gallerien von 1 und 5 Arcaden, zusammen 81·5 m lang, verbunden sind. An diese schliesst der Tunnel am Weinzettelfeld (225·7 m lang) an. Die Abbildungen zeigen den oberen Theil des Bauwerkes und die steilen Felsen der Weinzettelwand.

394) Bild (in Rahmen): Der Semmeringbahn-Viaduct über den Adlitzgraben, 152 m lang, 23·7 m hoch und mit 8 Bogen von je 15·2 m Spannweite; Tondruck aus dem Jahre 1854.

395) Bild (in Rahmen): Die Semmeringbahn nächst Spital nebst Ansicht dieser Ortschaft.

396) Mappe, enthaltend: Kundmachung der k. k. General-Baudirection, ddto. Wien, April 1850, betreffend die Lieferung von Eisenbestandtheilen für den Oberbau der Staatseisenbahnstrecke über den Semmering von Gloggnitz bis Mürzzuschlag, ferner eine Zusammenstellung des gesammten Bedarfes und die Lieferungs-Bedingungen, sowie hiezu acht Zeichnungen (Formen und Dimensionen der verschiedenen Materalien).

397) Mappe mit Zeichnungen für die Herstellung des Oberbaues der Semmeringbahn aus den Jahren 1852—1853, u. zw.: *a)* Oberbau-Normalprofil (4 Blatt); *b)* Construction des Oberbaues; *c)* Ueberplattung der Querschwellen; *d)* einfache Ausweiche; *e)* Geleiseanlage am Stationsplatze Payerbach.

398) Handzeichnung (in Rahmen): Darstellend den Oberbau der Semmeringbahn im Jahre 1854. Die (Quer-) Schwellen waren hier nicht unmittelbar auf den Bahnkörper gebettet, sondern in Abständen von je 0·9 m auf Langschwellen befestigt, welche die Auflage auf den Bahnkörper bildeten; die Schienen (Eisen

hatten ein Gewicht von 48 kg pro Currentfuss (= 0·316 m) und waren mittelst Laschen und Schraubenbolzen gekuppelt. Die Bettung bestand aus einer 24 cm starken Schichte von Schlegelschotter, welche eine ebenso starke, fest geschichtete Steinunterlage hatte.

399) Mappe mit den Operaten der von Seite des k. k. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im März 1850 erfolgten Ausschreibung eines Preises von 20.000 vollwichtigen kaiserlichen Ducaten »für die entsprechendste Construction einer zu den Transporten auf der Eisenbahn über das Semmering-Gebirge geeigneten Locomotive.« Inhalt: ein Exemplar der Preis-Ausschreibung (dreisprachig, nämlich deutsch, französisch und englisch); ein Exemplar des Programmes zu dem ausgeschriebenen Concurse (gleichfalls dreisprachig); Situationsplan, Längenprofil und Detailzeichnung des Oberbausystems der Semmeringbahn.

400) Mappe I mit Zeichnungen von Semmering-Locomotiven:

Blatt 1—5: Semmering-Concurs-Locomotive »Seraing«, gebaut von Cockerill in Seraing im Jahre 1851; 2 Drehgestelle, Doppelkessel und 4 Cylinder; Grundform der späteren Fairlie-Locomotive.

Blatt 6: Semmering-Concurs-Locomotive »Vindobona«, gebaut in der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien (Director J. Haswell) im Jahre 1851; 8 gekuppelte Räder; flache äussere Feuerboxdecke, Verankerung mit der inneren Feuerboxdecke durch Schrauben, ähnlich der späteren Belpaire'schen Box-Construction.

Blatt 7—9: Projecte für die Umgestaltung der »Vindobona«. An Stelle der rückwärtigen Kuppelachse ein zweiachsiges Drehgestelle mit Deichsel (1852–1853).

Blatt 10: Semmering-Concurs-Locomotive »Bavaria«, gebaut von Maffei in München im Jahre 1851; dieselbe erhielt bei den Concurs-Fahrten am 13. August bis 16. September 1852 den ersten Preis. Sie hat 4 Achsen, von denen die ersten zwei in einem Drehgestelle gelagert und unter sich durch Kuppelstangen gekuppelt sind, gleichwie die drei Achsen des Tenders. Das auf den zwei Drehgestell-Achsen und den Tender-Achsen ruhende Gewicht wird durch Kuppelung mit Gall'schen Ketten für die Adhäsion nutzbar gemacht.

Blatt 11—20: Detailzeichnungen der Locomotive »Bavaria« u. zw.: Kessel, Steuerungsplan, Expansions-Schieber, Reversirhebel, Drehgestelle, Treibachse, Excenterstangen, Coulisse, Achslager, Pumpe, Kolben, Kette und Kettenrad.

(Die Blätter 21—43 betreffen die nach den Concurrenz-Fahrten am Semmering, welche in der Wahl einer bestimmten Locomotiv-Type keine Entscheidung brachten, von verschiedenen Locomotiv-Fabriken und Ingenieuren im Jahre 1852 eingereichten Pläne für eine Gebirgslocomotive.)

Blatt 21: Project einer nach dem Principe der »Bavaria« gebauten Tenderlocomotive mit 4 gekuppelten Achsen, von Maffei in München.

Blatt 22—25: Projecte für zwei Typen zweiachsiger Tenderlocomotiven von Maffei in München.

Blatt 26—32: Drei Projecte für dreiachsige Locomotiven von Maffei in München. Alle Achsen sind gekuppelt und mit Ausnahme von Blatt 29 als Tendermaschinen gedacht.

Blatt 33: Project für eine Zwillingslocomotive von Maffei in München. Die unter sich in gewöhnlicher Weise gekuppelten Rädergruppen sind überdies durch Blindwellen und Gall'sche Ketten nochmals gekuppelt um das Rädergleiten in den einzelnen Rädergruppen möglichst zu hindern.

Blatt 34: Project für eine 4achsige Locomotive von Maffei in München. Die Achsen sind zu je zweien in Drehgestellen angeordnet; letztere sind in einen Hauptrahmen gelegt, welcher die Dampfcylinder und zwei Blindwellen trägt, von denen die unter sich gekuppelten Drehgestell-Achsen durch Ketten angetrieben werden.

Blatt 35: Project für eine Tenderlocomotive mit vorderem zweiachsigen Drehgestelle und drei gekuppelten Achsen, von Kessler in Esslingen. Die zweite und dritte der gekuppelten Achsen sind in einem besonderen Rahmen gelagert und bilden ein Drehgestell ähnlich dem Baldwin'schen aus dem Jahre 1842.

Blatt 36: Project für eine Gebirgslocomotive mit 4 gekuppelten Achsen von Kessler in Esslingen. Die beiden ersten Achsen sind in einem Baldwin'schen Drehgestelle gelagert.

Blatt 37: Project für eine Gebirgslocomotive von Kessler in Esslingen mit 4 gekuppelten Achsen und mittlerer Blindwelle als Treibachse. Je zwei Achsen lagern in einem Baldwin'schen Drehgestelle.

Blatt 38: Project für eine Gebirgslocomotive, vom Ober-Maschinenmeister Kirchweger in Hannover. Anordnung von 2 Drehgestellen, Dampfcylinder am vorderen Gestelle. Kuppelung der Räder des rückwärtigen Gestelles durch eine Blindwelle und geneigt stehende Kuppelstangen (Vorläufer der im Jahre 1861 von der Maschinenfabrik der k. k. priv. Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Plänen des P. Fink gebauten Berglocomotive »Steierdorf«).

Blatt 39—40: Project für eine Locomotive für grosse Steigungen von Kraus in Hannover. Anordnung von Frictionsrädern, welche an eine Mittelschiene angepresst werden können und durch ein besonderes Cylinderpaar den Antrieb erhalten. (Grundform der beim Baue des Mont-Cenis-Tunnels verwendeten Locomotiven, System »Fell«).

Blatt 41: Project für eine vierachsige Tenderlocomotive von Cockerill in Seraing. Dieselbe besitzt ein rückwärtiges Drehgestelle, ähnlich angeordnet wie das Engerth'sche. Dampfcylinder sind zwei vorhanden; einer am Hauptrahmen einer am Drehgestelle Um über die todten Punkte wegzukommen, ist eine mittlere Kuppelstange angeordnet.

Blatt 42—43: Entwurf einer Berglocomotive für die Semmeringbahn vom Civil-Ingenieur Tourasse in Paris. Bemerkenswerth ist die Durchführung der Treibachse durch die Feuerbüchse und die Anordnung der Tragfedern, ferner die auch späterhin wieder, in den Achtziger-Jahren, vielfach projectirte Uebertragung eines Theiles des Tendergewichtes auf die Maschine durch Aufliegen des vorderen Tender-Endes auf der rückwärtigen Maschinenplattform, behufs Vermehrung des Reibungsgewichtes.

(Die Blätter 44 – 53 enthalten Entwürfe für die erste wirklich zur Ausführung gekommene Semmering-Locomotive, System Engerth).

Blatt 44: Erster im k. k. Handels-Ministerium (Abtheilung für Eisenbahn-Betriebs-Mechanik) nach Angaben Engerth's verfasster Entwurf für eine Semmering-Locomotive. Dieser

Entwurf enthält bereits die Grundzüge des Engerth'schen Systems. Universalgelenkige Kuppelung des Tenders mit der Locomotive durch einen Zapfen und Nutzbarmachung des Tendergewichtes als Reibungsgewicht durch Anwendung einer Zahnrad-Kuppelung.

Blatt 45—48: Vorstudien für den zur Ausführung beantragten Entwurf der Semmering-Locomotive, System Engerth. Ausgeführt nach Angaben Engerth's in der Locomotiv-Fabrik John Cockerill in Seraing, 23. Juli 1852. — Anordnung von drei gekuppelten Achsen unter dem Langkessel in einem Hauptrahmen und eines zweiachsigen Drehgestelles unter der Feuerbüchse. Die unter sich gekuppelten Achsen des Drehgestelles sind mit den Achsen des Hauptrahmens durch Zahnräder gekuppelt.

Blatt 49—50: Zur Ausführung beantragter Entwurf der ersten Engerth-Locomotive. Ausgeführt nach Angaben Engerth's in der Locomotiv-Fabrik John Cockerill in Seraing, 29. Juli 1852.

Blatt 51—52: Zwei Projecte von Maffei in München, für Semmering-Locomotive, System Engerth.

Blatt 53: Project von Günther in Wr.-Neustadt, für eine Semmering-Locomotive, System Engerth.

Blatt 54: Project von Maffei in München (aus dem Jahre 1856) für eine Semmering-Locomotive, System Engerth, mit Treibrad-Durchmesser von 4' 6" (= 1·422 m). Nach diesem Projecte wurden 8 Locomotiven ausgeführt.

Blatt 55—56: Projecte für eine Personenzugs-Locomotive, System Engerth, von Günther in Wr.-Neustadt (circa 1854).

401) Mappe (II), enthaltend »Entwürfe von Locomotiven für die Semmering-Eisenbahn. Zeichnungen der Concurs-Locomotive und der von der Abtheilung für Eisenbahn-Betriebsmechanik (im k. k. Handelsministerium) entworfenen Semmering-Tender-Locomotive«; 20 Blätter, und zwar Verkleinerungen fast aller in Mappe I (s. Nr. 400) befindlichen Copien der Originalpläne.

402) Dampfpfeife, System Bender, in Verwendung gewesen auf den Locomotiven der Semmeringbahn während der ersten Betriebsperiode derselben (ab 1854). Die Construction dieser Pfeife erleichterte das Geben von Signalen. Beim Umlegen des Hahn-

hebels nach der einen Richtung ertönte ein langer Pfiff (das Achtungssignal); wurde der Hebel in die entgegengesetzte Richtung gebracht, so gelangte eine kleine Dampfturbine in Rotation, wodurch ein über die Pfeifenglocke geschobener Cylinder stetige Auf- und Abwärtsbewegung machte, welche gleichmässige kurze Pfiffe (das Bremssignal) hervorrief. (Geschenk des Maschinen-Directors der Südbahn, Herrn Louis Adolf Gölsdorf.)

403)—**404)** »Die Locomotive der Staatseisenbahn über den Semmering. Resultate der Erprobung der Kettenkuppelung an der Preis-Locomotive »Bavaria«; Erörterung der Constructionen der Concurs-Locomotive und Beschreibung mehrerer projectirter Gebirgs-Locomotiven. Von Wilhelm Engerth, technischer Rath im k. k. Handelsministerium. Mit einem Atlas (Nr. 404) von 13 Kupfertafeln und einem lithographirten Längenprofile der Semmeringbahn. Separatabdruck aus der Zeitschrift des Oesterr. Ingenieurvereines vom Jahre 1853 und 1854. Wien 1854, Carl Gerold & Sohn«. Nebst dem aus der Ueberschrift ersichtlichen Inhalte der Broschüre umfasst dieselbe auch Mittheilungen über die Vorverhandlungen und Studien, welche zur Lösung der Frage über die zweckmässigste Construction der Semmering-Locomotive zu Gebote standen, sowie eine Beschreibung der zehnräderigen Tender-Lastzugs-Locomotive (System Engerth). Die Kupfertafeln zeigen die von Maffei, Kirchweger, Cockerill, Tourasse, Krauss, Kessler und Engerth vorgeschlagenen Locomotiv-Constructionen (vergl. Nr. 400 und 401).

405) Bildnis (in Rahmen): Andreas Baumgartner, geboren am 23. November 1793 zu Friedberg in Böhmen, Doctor der Philosophie, Professor der Physik und angewandten Mathematik an der k. k. Universität zu Wien, Verfasser mehrerer wissenschaftlicher Werke, darunter die berühmte »Naturlehre« (1823), und populäre Abhandlungen, so namentlich die »Anleitung zum Heizen der Dampfkessel und zur Wartung der Dampfmaschine« (1841), wurde im Jahre 1833 zum Director der k. k. Porzellan-Fabriken, 1846 zum Chef der sämmtlichen k. k. Tabak-Fabriken und alsbald auch des Telegraphenwesens ernannt, dessen Ausgestaltung in Oesterreich er sich besonders angelegen sein liess. In den Jahren 1840—1847 gehörte er nebstdem der Direction

der Kaiser Ferdinands-Nordbahn an (und zwar 1842—1847 als Präsident derselben); in den Jahren 1847 und 1848 war er auch mit der Leitung des staatlichen Eisenbahnbaues betraut, vom 11. Mai bis 17. Juli 1848 im Cabinet Pillersdorf Minister für öffentliche Arbeiten, und hat am 27. Juni 1848 die Inangriffnahme des Baues der Semmeringbahn angeordnet. Am 23. Mai 1851 zum Minister des Handels, der Gewerbe und öffentlichen Bauten, und am 21. December desselben Jahres auch zum Finanzminister ernannt, blieb er auf diesem Posten bis 10. März 1855. Im ersten Abschnitte dieser Periode wurde die Eisenbahn-Betriebsordnung geschaffen, die Verwaltung der Communications-Anstalten wiederholt organisirt und der Bau der Semmeringbahn vollführt, und im letzten Abschnitte bereitete sich der Verkauf der Staatsbahnen an Privatgesellschaften vor, der am 1. Jänner 1855 mit der Veräusserung der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn an ein Consortium französischer Geldkräfte seine erste Verwirklichung fand. Seit 28. Juli 1851 war B. Präsident der kais. Akademie der Wissenschaften, 1854 wurde er in den Freiherrnstand erhoben und 1861 in das Herrenhaus des österr. Reichsrathes berufen; er starb am 30. Juli 1865 zu Hietzing (Wien). Das Porträt ist im Jahre 1852 von Ed. Kaiser gezeichnet worden.

406) Bildnis (in Rahmen) desselben aus dem Jahre 1826, gezeichnet von Lieder.

407) Bildnis (in Rahmen): Ernst Schwarzer Edler von Heldenstamm, geboren am 18. August 1808 zu Fulnek in Mähren, gestorben am 18. März 1860 zu Wien, erhielt in seiner Heimat die erste Ausbildung, diente später bei der Artillerie und widmete sich hernach der Journalistik. Er redigirte verschiedene Zeitungen (»Triester Lloyd«, »Donau«, »Wanderer« etc.), die unter seiner Leitung vermehrte Beliebtheit und Verbreitung gewannen. Im Jahre 1848 war er vom 17. Juli bis 15. September Minister der öffentlichen Arbeiten im Cabinet Doblhoff, und unter seiner Amtsführung wurde der Bau der Semmeringbahn in Angriff genommen.

408) Bildnis (in Rahmen): Carl Ghega, k. k. Sectionsrath im Handelsministerium, Leiter des Baues der k. k. südlichen Staatsbahn und Erbauer der Semmeringbahn (Biographie siehe Nr. 160).

Dasselbe ist die erste und einzige existirende Photographie von Ghega, wurde sammt dem Rahmen — so wie es ist — von Ghega selbst dem ihm engbefreundeten k. k. Inspector der Central-Direction für Eisenbahnbauten, Moriz Ritter von Loehr (siehe Nr. 410) verehrt, sodann von der Gattin des Letzteren, Frau Elisabeth von Loehr, im Jahre 1879 dem damals gegründeten Semmering-Museum gewidmet — und ging mit allen übrigen Objecten desselben an das k. k. österreichische Eisenbahn-Museum über (vergl. Nr. 360 und 437).

409) Bildnis (in Rahmen): Carl Ritter v. Ghega, Doctor der Mathematik, k. k. Ministerialrath, Erbauer der Semmeringbahn (etc. wie vorstehend). Dieses von Kriehuber in Wien gezeichnete Bild bringt die Züge Ghega's in seinem 48. Lebensjahre; es ist mit seinem Namenszuge ausgestattet wie auch mit der eigenhändigen Niederschrift seines Ausspruches: »Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Cultur wird gehoben und verbreitet«, — und wurde ihm von seinen Beamten verehrt. Die bei J. Hofelich angefertigten Vervielfältigungen des Bildes enthalten am unteren Rande die bezügliche Widmung, lautend: »Das Staatseisenbahn-Personale der k. k. General-Baudirection seinem Vorstande.«

410) Bildnis (in Rahmen): Moriz Ritter von Loehr, Architekt, k. k. Hofrath, geboren am 7. October 1810 zu Berlin, gestorben am 28. October 1874 zu Wien, erhielt nach Beendigung der technischen Studien in Wien seine künstlerische Ausbildung theils im Atelier des Architekten Professor Wilhelm Stier in Berlin, theils durch mehrjährige Kunstreisen in Deutschland und Italien. Die praktische Thätigkeit begann 1835; drei Jahre später erhielt er die Berufung als Vorstand des Baubureaus der Wien-Gloggnitzer Bahn und leitete in dieser Stellung die Ausführung sämmtlicher Hochbauten, wie auch den Bau der Betriebsanlagen und eines grossen Theiles der Brückenobjecte. Er nahm hervorragenden Antheil an der Redaction von Förster's »Allgemeiner Bauzeitung« und veröffentlichte auch eine Schrift über die Uebergangscurven der Schienen bei Eisenbahnweichen. Als im Jahre 1842 der Staat den Eisenbahnbau in die eigene Hand genommen, wurde Loehr mit Carl Ghega (s. Nr. 160 und 408) zum Studium der dortigen Eisenbahn-Einrichtungen nach Amerika entsendet und leitete nach seiner Rückkehr die Ausführung der Hochbauten

und der Betriebsanlagen für die k. k. südliche Staatsbahn, sowie nachher für die lombardisch-venetianische Eisenbahn. Anlässlich der Ereignisse des Jahres 1848 aus Venedig zurückberufen und mit dem Referate über die Hochbauten des österreichischen Eisenbahnnetzes betraut, leitete er nebstdem im Jahre 1850 auch den Ausbau der Strecke Pressburg—Waitzen der an den Staat übergegangenen »Ungarischen Centralbahn«. Von 1850 bis 1856 nahm er neben Ghega an dem Baue der Semmeringbahn und der Karstbahn hervorragenden Antheil und führte dort insbesondere die Hochbauten und die grossen Wasserleitungsarbeiten aus. Gleichzeitig baute er die ärarische Papierfabrik in Schlöglmühl bei Gloggnitz, einen grossen Theil des Bahnhofes in Triest und war ausserdem auf fast sämmtlichen Strecken des staatlichen Eisenbahnnetzes thätig. Nach dem Verkaufe der k. k. Staatsbahnen an Privatgesellschaften trat er als Inspector und Vorstand des Baubureaus in die Dienste der Kaiserin Elisabeth-Bahn (1856), bereiste zu Studienzwecken die ausländischen Eisenbahnen und entwarf dann die Pläne für die Hochbauten und Betriebsanlagen der Strecke Wien—Linz, wie auch für den Hauptbahnhof in Wien. Im Beginne der Ausführung dieser Bauten wurde er (im Jahre 1857) zum k. k. Sectionsrathe und Vorstande des Hochbau-Departements (damals zum Handelsministerium, später zum Ministerium des Innern gehörig) ernannt, in welcher Stellung er ein weites Feld für seine Thätigkeit fand, und auch nach seiner Beförderung zum Hofrathe bis an sein Lebensende wirkte. Die wichtigen Umgestaltungen Wiens, die Stadterweiterung und die Errichtung der grossen Monumentalbauten wurden theils von Loehr selbst, theils unter seiner Leitung projectirt und ausgeführt. Er war geradezu ein Meister im Entwerfen von Grundriss-Dispositionen und erwarb als solcher noch in seinem späteren Alter einen bedeutenden Erfolg, indem seine Grundrisslösung für die k. k. Hofmuseen von der Jury als beste anerkannt und der späteren Ausführung dieses Baues zu Grunde gelegt wurde. Nach 40jähriger erfolgreicher Thätigkeit beschloss Loehr, noch im activen Staatsdienste stehend, im Jahre 1874 sein Leben. Er erfreute sich vielfacher Auszeichnungen; im Jahre 1850 erhielt er das Goldene Verdienstkreuz, 1854 das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone, 1863 den Orden der eisernen Krone III. Cl., womit die Erhebung in den Ritterstand verbunden war, und 1873 den Leopold-Orden

(Geschenk des k. k. Regierungsrathes Herrn August Ritter von Loehr, Central-Inspectors der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

411) Bildnis (in Rahmen): Wilhelm Engerth (nachmals k. k. Hofrath und Freiherr von), geboren am 26. Mai 1814 zu Pless in Preussisch-Schlesien, gestorben am 4. September 1884 zu Leesdorf nächst Baden bei Wien, widmete sich zuerst der Architektur, nahm jedoch nachher nochmals die Studien am Wiener Polytechnicum auf, um Maschinentechniker zu werden. Im Alter von 26 Jahren erhielt er die Stelle eines Assistenten und alsbald (1843) die Professur der Maschinenlehre am Joanneum in Graz und wurde im Jahre 1850 zum technischen Rathe bei der k. k. Generaldirection der Communicationen ernannt, welche Behörde damals vor der Aufgabe stand, geeignete Locomotiven für den Betrieb der Semmeringbahn zu beschaffen. Nachdem die Maschinen, welche von verschiedenen Fabriken infolge der bezüglichen Preisausschreibung eingeliefert worden waren (s. Nr. 399, 403–404 und 432—433) den Anforderungen nicht vollkommen entsprachen, und die Prüfungscommission Grundsätze für eine ganz neue Construction festgestellt, wie auch zur Verwerthung der zweckdienlichen Theile der einzelnen Preislocomotiven die Anregung gegeben hatte, glückte es Engerth, die verschiedenen Anordnungen zu einem Systeme zu vereinigen, bei welchem das Gesammtgewicht von Maschine und Tender für die Adhäsion nutzbar gemacht war. Das »System Engerth« bewährte sich vorzüglich und fand darum nicht blos auf der Semmeringbahn, sondern alsbald auch auf anderen Bahnen des In- und Auslandes Anwendung. Von 1853 bis 1855 war Engerth Vorstand der Abtheilung für Eisenbahnbetriebs-Mechanik im Handelsministerium; dann trat er als Centraldirector des Maschinenwesens in die Dienste der eben errichteten Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, bei der er später zum Generaldirector-Stellvertreter vorrückte. Er betheiligte sich an der Organisation der technischen Studien in Oesterreich, war ein eifriger Förderer der Donauregulirung und der Erfinder des sogenannten »Schwimmthores«, d. i. einer Absperrvorrichtung, durch welche das Eindringen der Eismassen in den Wiener Donaucanal verhütet und dessen Umgebung vor den fast alljährlich eingetretenen Ueberschwemmungen geschützt wurde. Im Jahre 1873 wurde er zum

Hofrathe ernannt, 1874 in das Herrenhaus des österreichischen Reichsrathes berufen und 1875 in den Freiherrnstand erhoben. Er war Ritter des Ordens der eisernen Krone II. Cl., Comthur des Franz Josef-Ordens, Mitglied der Donauregulirungs-Commission etc. Als Mitglied der Expertisen über die Art der Ausführung der Arlbergbahn (1872 und 1879) verfocht er mannhaft die Ausführung des tiefliegenden Tunnels durch den Arlberg. Zuletzt fungirte er als Beirath des Verwaltungsrathes der Staatseisenbahn-Gesellschaft. Eine von Engerth zunächst in der Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieurvereines veröffentlichte Abhandlung über »Die Locomotive der Staatseisenbahn über den Semmering« etc. ist sodann als Separatabdruck und mit einem Atlas von 13 Kupfertafeln etc. erschienen. (Wien, Gerold & Sohn, 1854; s. Nr. 403—404.) — Das Bild wurde im Jahre 1858 von Eybel gezeichnet.

412) Bildnis (in Rahmen): Wilhelm Eichler, nachmals Freiherr von Eichkron, — Bauunternehmer am Semmering, auch Ober-Ingenieur der Wien-Gloggnitzer Bahn etc. — zuletzt General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn — geboren zu Kötschenbroda bei Dresden, am 10. December 1818, gestorben zu Wien, am 22. December 1892. Er absolvirte die technischen Studien am Polytechnicum in Dresden, war schon als junger Ingenieur beim Baue der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und von 1839 an bei der Wien-Raaber, bezw. Gloggnitzer Bahn beschäftigt, leitete hier den Bau der Strecke Wien-Liesing, nachher den Betrieb der ganzen Bahn und seit 1844, in der Eigenschaft eines Ober-Ingenieurs den Pachtbetrieb auf der k. k. südlichen Staatsbahn. In der Zeit von 1850—1854 war er zugleich Bauunternehmer am Semmering, u. zw. rücksichtlich der Strecke Apfaltersgraben-Geyregger (4220 m) selbständig, rücksichtlich der Strecke Geyregger-Gamperlhöhe-Weinzettelwand (6067 m) als Theilhaber der Unternehmung Schönerer, Eichler und Gebrüder Klein. Nach Vollendung dieser Bauten fungirte er als k. k. Ober-Ingenieur beim Betriebe der Staatsbahnen und trat nach dem Verkaufe derselben in die Dienste der Staatseisenbahn-Gesellschaft, zunächst in der Eigenschaft eines Inspectors (20. Juli 1855), wurde aber schon am 25. Jänner 1856 zum General-Inspector befördert und am 27. März 1863 zum Unter-Director ernannt. Im Jahre 1864 gab er diese Stellung auf, um als General-Inspector an

die Spitze der technischen Leitung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu treten (15. Juni). Hier führte er mannigfache Reformen ein, gewann immer grösseren Einfluss auf alle technischen Angelegenheiten der Gesellschaft und galt schliesslich als der oberste Chef der bezüglichen Geschäftsleitung, bis er bei der, anlässlich der Neuconcessionirung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfolgten Umgestaltung der Administration dieser Unternehmung am 1. Jänner 1886 in den Ruhestand trat. Während seiner 21jährigen Thätigkeit im Dienste der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden ihm vielerlei Auszeichnungen zu Theil, so namentlich der Orden der eisernen Krone (5. Jänner 1865), mit welchem der erbliche Ritterstand verknüpft gewesen, nachher das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens (4. Jänner 1867), der Titel eines Hofrathes (17. Jänner 1869), dann die Erhebung in den Freiherrnstand (10. Jänner 1878) etc. Nach dem Ausscheiden aus dem activen Dienste wurde er in den Verwaltungsrath der Carl Ludwigbahn und der Böhm. Westbahn gewählt. Er war auch Mitglied der Donauregulirungs-Commission. — Das Bild wurde im Jahre 1851 von Kaiser in Wien gezeichnet.

113) Handschriftlicher Bericht Ghega's, erstattet an die k. k. Generaldirection für die Staatseisenbahnen am 19. August 1848, unter Vorlage von Abschriften zweier dem Minister der öffentlichen Arbeiten eingesendeten Berichte über die bei der Besichtigung der Bauten in Payerbach am 18. und 19. August 1848 gemachten Wahrnehmungen hinsichtlich der Verdienstbeträge und des Verhaltens der Arbeiter. Daraus sind insbesondere folgende Daten bemerkenswerth: Als unzufrieden werden nur die Tagwerker bezeichnet, »wiewohl sie 30 Kreuzer Taglohn haben und minder brauchbar sind«. Doch machte sich auch bei einigen Accordpartien Missstimmung bemerkbar, weshalb der Bauunternehmer zur Aufbesserung der Accorde um 10 kr. pro Cubikklafter vermocht wurde. Die Ruhestörer (4 bis 6 Mann) sind vorsichtshalber dem Arbeitercomité in Wien zur Zurechtweisung überstellt worden. Von der »Aufstellung von Militärmannschaften« wird abgerathen; den Patrouillendienst könnte die etwa 400 Mann starke Reichenauer Nationalgarde versehen, wodann aber, da die Gardisten fast sämmtlich k. k. Bergarbeiter sind und, wenn sie zu Patrouillen verwendet werden, den Taglohn verlieren, selbe vom Staatseisenbahn-Aerar eine Vergütung erhalten sollten.

414) Kundmachung des Bezirkshauptmannes von Neunkirchen, ddto. 1. August 1850, betreffend Vorkehrungen zur Verhütung aller Gefahren durch das Sprengen der Minen beim Baue der k. k. Staatsbahn an der Weinzettelwand im sogenannten Adlitzgraben. Die bezüglichen Anordnungen waren um so dringender geboten, weil die nun von dem gleichnamigen Tunnel der Semmeringbahn durchbrochene Weinzettelwand fast senkrecht aus dem engen Thale aufsteigt, durch welches die alte vielbefahrene Semmeringstrasse dahin zog. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

415) Notizbüchel von Ingenieuren des Semmering-Bahnbaues aus dem Jahre 1850, enthaltend gezeichnete Skizzen, Berechnungen, Preisnotirungen etc. (Geschenk des Herrn Ingenieurs A. Lahoda an das Semmering-Museum etc. w. b. Nr. 360).

416) Chronologie des Semmering-Bahnbaues nach Aufzeichnungen des Ingenieurs E. Hüller. Auf der Rückseite derselben befindet sich ein Verzeichnis der Persönlichkeiten, welche in den Jahren 1851—1853 den Bau besucht haben. (Geschenk des Herrn Baurathes E. Hüller, Central-Inspectors der Carl Ludwig-Bahn, an das Semmering-Museum etc. wie bei Nr. 360).

417) Kupfermedaille. Durchmesser 40 mm; von Seidan ausgeführt anlässlich der Vollendung der Semmeringbahn, 1854. Vorderseite: Riese auf Viaduct. Adriaticum Germanico junxit mare. — 3132 Wiener Fuss über dem Horizonte des Adriatischen Meeres. Kehrseite: Franciscus Josephus I. Austr. Imp. Hominum rerumque Commercio. — 11 Zeilen Schrift unter Krone Engel mit Mercurstab und Wappenschild: Im Jahre 1849 begonnen, 1854 vollendet. Ausgeführt Ritter v. Ghega Steigung: 1:10. Krümmung im Halbmesser von 100 Wiener Klaftern. 15 Tunnels. Länge 2254 Klafter. Semmeringer Haupttunnel 753 Klafter. 16 Viaducte 24 bis 26 Klafter Höhe. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 15).

418) Ebensolche Silbermedaille. Durchmesser 40 mm, jedoch nur einseitig. Vorderseite: Riese auf Viaduct. Adriaticum Germanico Junxit mare. — 3132 Wiener Fuss über dem Horizont des Adriatischen Meeres. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 16.)

419) Bild (in Rahmen): Porträt-Skizze des Bürgermeisters und k. k. Postmeisters Huebmer von Schottwien, dem Sitze der unter dem Ober-Ingenieur V. Casim. Pilarski gestandenen örtlichen Leitung der Tracirungen, Unter- und Oberbauten am Semmering; gezeichnet im Jahre 1850 von dem damaligen k. k. Ingenieur-Assistenten (Architekten) Franz Rudolf Bayer. In dem Gasthause Huebmer's fand die Beamtenschaft ihre Verpflegung und nannte ihn deshalb ihren »Nährvater«. (Geschenk des k. k. Baurathes Herrn Emanuel Hüller an das Semmering-Museum etc. w. b. Nr. 360.)

420)—425) Bilder (in Rahmen, 6 Stück): Caricaturblätter aus der Zeit des Semmering-Bahnbaues (1851); Originalzeichnungen, ausgeführt von dem Ingenieur-Assistenten (Architekten) Franz Rudolf Bayer, u. zw.:

420) Porträt-Skizze der Ingenieure Franz Jeczmieniowski, Erwin von Lihotzky, Val. Casimir Pilarski, Eduard Fruhwirth und des Bauunternehmers Leopold Blühdorn.

421) Porträt-Skizze des Inspectors Moriz Loehr, der Ingenieure Ranzoni, Adalbert Hecht, Franz Rudolf Bayer und des Diurnisten Röthler, zugleich darstellend: wie der Ingenieur Albert Mayer, genannt »Jammermayer«, dem Inspector Loehr die Unzulänglichkeit der Besoldung schildert.

422) Porträt-Skizze des Sectionsrathes Dr. Carl Ghega, der Inspectoren Loehr und Phillipp Bolze und des »Jammermayer«, welcher Letztere gerade über sein und seiner Familie Uebelbefinden Klage führt.

423) Scene: Der technische Rath Wilhelm Engerth hält in Gegenwart Ghega's, sowie der Preisrichter Adam Burg, Carl Exter, Heinrich Kirchweger, des Protokollführers der Prüfungs-Commission Ingenieur Josef Fischer u. m. A. auf freiem Felde Vortrag in Angelegenheit der Berglocomotive

424) Versuchsfahrt, unternommen am 2. Juni 1851 mit einer gewöhnlichen Maschine auf der Theilstrecke zwischen Payerbach und dem Pottenbach-Tunnel. Auf jedem der vorderen Lowries steht ein mit Handsignalen ausgerüsteter Conducteur; die Commissions-Mitglieder befinden sich auf dem letzten Wagen. Bemerkenswerth ist, dass der Zug mit verkehrter Maschine fährt.

425) Ein thalwärts verkehrender Zug, angesichts dessen Bolze vor Ghega, Loehr und Pilarski die (rechtsseitig veranschaulichten) Folgen eines etwaigen Unfalles in »haarsträubender Weise« erörtert.

Den Zeichnungen wird von Zeitgenossen eine grosse Aehnlichkeit der Gesichtszüge und der Körperhaltung der dargestellten Personen, insbesondere Ghega's, nachgerühmt. (Geschenk des Herrn k. k. Regierungsrathes Karl Ritter von Hornbostel.)

426) Eine österr. Kupfermünze (Kreuzer C. M.), welche bei den am 13. August 1851 begonnenen Probefahrten mit den Preislocomotiven vor die Maschine »Bavaria« in Payerbach auf das Geleise gelegt worden und nach dem Darüberrollen des ersten Rades wieder heruntergefallen war. Obwohl sehr plattgedrückt, lässt das Geldstück doch noch deutliche Spuren seiner Prägung erkennen. (Geschenk des Herrn k. k. Regierungsrathes Moriz Morawitz.)

427) »Zwei Tage auf dem Semmering. Eine Anleitung, die Semmeringalpe und die Staatseisenbahn von Gloggnitz bis Mürzzuschlag zweckmässig, angenehm und schnell zu bereisen. Nach eigenen Wanderungen und bewährten Quellen. Mit einer Situation und einem Profile der Eisenbahn. Zweite wohlfeile Ausgabe. Wien 1853. A. Lechner's Universitäts-Buchhandlung.« Das Büchlein schildert in anziehender Weise die Eisenbahnfahrt von Wien nach Gloggnitz, sowie die Wagenfahrten über den Semmering und durch die Thäler seines Gebietes, dann die von der Bahn und den Strassenzügen berührten Ortschaften und Gegenden, deren Denkwürdigkeiten und landschaftlichen Schönheiten, endlich die Versuchsfahrten mit den Semmering-Preislocomotiven (13. August bis 16. September 1851) und die Eisenbahnbauten am Semmering und schliesst mit einem »Semmeringführer«, dem eine Tageseintheilung für einen vierzehntägigen Aufenthalt am Semmering beigegeben ist.

428) Gedenkblatt (in Rahmen): »Zur Erinnerung. 1856. Semmeringfahrt.« Ein Gedicht von Ludw. Aug. Frankl, verfasst anlässlich der von den Theilnehmern der im Jahre 1856 in Wien stattgehabten XXVII. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte unternommenen Ausfluges auf den Semmering. Das Gedicht umrahmen Bildchen mit Ansichten vom Semmering.

429) Bild (in Rahmen): Die Eröffnung der neuen Strasse über den Semmering durch Se. Majestät den Kaiser Ferdinand I. am 17. August 1841. Photographie nach einem im Besitze der k. u. k. Familien-Fideicommiss-Bibliothek befindlichen Gemälde von Leander Russ. Vervielfältigung untersagt.

430) »Ueber Dr. Macher's Apparat zur Befahrung jäh ansteigender Gebirgs-Eisenbahnen mit Locomotiven«, — ein Druckblatt, enthaltend die Beschreibung und Zeichnung der von dem k. k. Physicus zu Hartberg Dr. Macher erfundenen Vorrichtung, welche es möglich machen sollte, Eisenbahnen über Berghöhen leicht, gefahrlos, schnell und ohne Aufenthalt mit Locomotiven zu befahren. Die Vorrichtung bestand in der »Auszähnung« des Randes an der inneren Seite der Locomotivräder und der Anbringung eines eisernen Kammes neben den Schienen, in dessen Zähne jene der Locomotivräder eingreifen. Die Erfindung wurde der Bundesversammlung in Frankfurt vorgelegt. Rath Beil, Director der Taunusbahn, berichtet hiezu im September 1842, dass die Idee Dr. Macher's nicht neu, sondern von dem englischen Ingenieur Blenkinsops schon im Jahre 1811 ausgeführt worden ist, der später Locomotiven mit verzähnten Rädern und Schienen in Middleton etc. in Betrieb setzte. Eine dieser Maschinen ist in dem englischen Werke: »History and progress of the Steam Engine, by Elizah Gallowya, London 1829, pag. 322, abgebildet und erläutert. — Unter den mannigfachen, von den Gegnern der Anwendung des Adhäsions-Systems bei der Ueberschienung des Semmerings vorgeschlagenen Auskunftsmitteln ist der Macher'schen Erfindung mit keinem Worte gedacht; sie scheint also auch in der Heimat nicht als brauchbar gegolten zu haben.

431) Kundmachung der »Abtheilung für öffentliche Arbeiten des Ausschusses der Bürger, Nationalgarden und Studenten«, ddto. Wien, 13. August 1848, dass »wegen unvorhergesehener bedeutender Militärtransporte die für den Semmeringer Eisenbahnbau bestimmten Arbeiter nicht am 14., sondern erst am 16. August an die Baustelle befördert werden können«.

432)—433) »Uebersicht der Hauptfortschritte des Eisenbahnwesens in dem Jahrzehnte 1840—1850 und die Ergebnisse der Probefahrten auf einer Strecke der Staatsbahn über den Semmering in Oesterreich. von Carl Ritter von Ghega. Dritte vermehrte und ver-

besserte Auflage mit einem Atlas in 8 Blättern. Wien 1853.« Nach den im Vorworte dieses Werkes von seinem berühmten Verfasser selbst gemachten Angaben gliedert sich dasselbe in drei Theile: Der I. Theil bildet gleichsam eine kurzgefasste geschichtliche Darstellung der Eisenbahnfortschritte bis zum Jahre 1840; der II. Theil enthält die Hauptmomente der Entwicklung des Eisenbahnbaues in dem darauffolgenden zehnjährigen Zeitraume; und der III. Theil ist der Mittheilung über die Ergebnisse der auf der Strecke der Semmeringbahn vorgenommenen Probefahrten gewidmet. Diese Probefahrten wurden in der 3250° (6·162 km) langen Strecke Payerbach—Eichberg, als der schwierigsten der ganzen Semmeringbahn in der Zeit vom 13. August bis 16. September 1851 mit den Preislocomotiven unternommen. — Der Atlas (Nr. 433) enthält eine Ansicht des Reichenauerthales, den Situationsplan und das Längenprofil der Strecke Gloggnitz—Abfaltersbach, dann Zeichnungen und Abbildungen der Preislocomotive.

434) Bild (in Rahmen): Das Ghega-Denkmal in der Nähe des Semmeringtunnels an der grossen Stützmauer der Westseite des Stationsplatzes Semmering; errichtet vom österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein auf Grund eines über Antrag des k. k Ministerialrathes und Vorstandes der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen Johann Wagner Ritter von Wagensburg, am 3. April 1869 von der Vereinsversammlung gefassten Beschlusses (siehe Nr. 334). Die Enthüllungsfeier fand am 22. Juli 1869 statt. Das vom Architekten Rudolf Bayer entworfene Monument besteht aus einem mächtigen, senkrechten Pfeiler (Margarethner Sandstein), in welchen — umrahmt von einem architektonischen Säulenbaue — ein Medaillon eingelassen ist. Letzteres zeigt die wohlgetroffenen Züge Ghega's. Das umrahmende Gebälke ist aus weissen Kärntner-Marmor hergestellt, der hier zum erstenmale in der Nähe von Wien verwendet wurde. Unterhalb des Medaillons ist der Name Ghega's und sein Ausspruch (siehe Nr. 409) angebracht. Der Sockel trägt die Widmung. (Geschenk des Ober-Officials Herrn Franz Hölzlhuber.)

435) »Festschrift zur fünfundzwanzigjährigen Gedenkfeier der ersten gemeinsamen Fahrt Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin auf der Semmeringbahn am 16. und 17. Mai 1854. Heraus-

gegeben von Ignaz Fürst. Wien, 1879.« — Ausser den Gedenkblättern an jene Fahrt bringt die Schrift eine Biographie Carl von Ghega's, eine Beschreibung des Semmering-Bahnbaues, ferner ein Verzeichnis der bei diesem Baue betheiligt und beschäftigt gewesenen Männer, endlich kurzgefasste Biographien der Letzteren. (Geschenk der Frau Marie Christiany, geborne Edle v. Schönerer.)

436) »Die Semmeringbahn. Denkschrift zum 25jährigen Jubiläum ihrer Betriebs-Eröffnung; von Fr. Aug. Birk, Inspector der Südbahn etc. Mit 7 Holzschnitten und 1 Tafel. Wien, 1879 (Lehman & Wentzel).« Die Brochure gliedert sich in drei Abschnitte, wovon der erste eine kurze Geschichte der Semmeringbahn und der zweite die Genesis der Locomotiv-Beschaffung für dieselbe, sowie Abbildungen und Beschreibungen sowohl der Concurrenz-, als auch der Engerth-Maschinen umfasst. Der dritte Abschnitt enthält dagegen eine Uebersicht der beim Betriebe gewonnenen Erfahrungen, die wohl am besten von dem Verfasser gesammelt und geschildert werden konnten, da er noch als k. k. Sections-Ingenieur (1857—1860) mit der Leitung des Verkehrs- und Bahnerhaltungsdienstes der Semmeringbahn betraut gewesen, und dieselbe seit dem Verkaufe der k. k. südlichen Staatsbahn fast unausgesetzt einen Theil seines Bahninspections-Bezirkes bildete. Die gesondert beigegebene Tafel veranschaulicht den Tracenzug und das Längenprofil der Bahn.

437) »Das fünfundzwanzigjährige Jubiläum der Semmeringbahn. Festausgabe für die Theilnehmer an der Jubiläumsfeier am 17. Mai 1879. (Wien, R. v. Waldheim).« — Den Kern der Festgabe bildet die von Franz Ržiha, k. k. Professor und Ober-Ingenieur, verfasste und seinem ehemaligen Collegen bei diesem Baue gewidmete, nach Form und Inhalt vortreffliche, »die Semmeringbahn« betitelte Erinnerungsschrift, welche nach vorausgeschickten Literatur-Angaben enthält: I. Notizen über die Geschichte des Semmeringpasses; II. Kurze Geschichte der Semmeringbahn; III. Bautechnische Notizen; IV. Die wissenschaftliche Bedeutung der Semmeringbahn. Ein Anhang hiezu enthält ferners: 1. Chronologie des Semmering-Bahnbaues; 2. Verzeichnis hervorragender aussertechnischer Besucher des Baues; 3. Sieben Tafeln Zeichnungen, u. zw.: Entwürfe von Tracen des ausgeführten Baues, Situation der Umgebung des Semmerings. Ausserdem sind der Schrift noch beigegeben: Ansicht der

Semmeringbahn (vom Göstritz aus), nach der Natur gezeichnet vom k. k. Ingenieur A. Lahoda im Jahre 1852; Verzeichnis der beim Semmering-Bahnbaue beschäftigt gewesenen Ingenieure, Bauunternehmer und Beamten, zusammengestellt von Subdirector E. v. Lihotzky; Angaben über das von den ehemaligen Ingenieuren des Baues und der Betriebseinrichtung der Semmeringbahn gegründete »Semmering-Museum«. Auf der ersten Blattseite der Brochure befindet sich folgende handschriftliche Widmung: »Als Erinnerung an das 25jährige Jubiläum der Semmeringbahn Sr. Hochwohlgeboren Herrn k. k. Hofrath Wilhelm Eichler Freiherrn von Eichkron, gewidmet von den Festtheilnehmern durch den Obmann Lihotzky«.

438) Mappe mit Gedenkblättern an das 25jährige Jubiläum der Semmeringbahn (17. bis 21. Mai 1879), und zwar:

a) »Zur Erinnerung des 25jährigen Bestandes der Semmeringbahn«, Gedicht von Professor Franz Rǯiha;

b) Einladung des Genannten zu dem vom Ausschusse der Lese- und Redehalle an der k. k. technischen Hochschule zu Wien am 21. Mai 1879 veranstalteten Fest-Commerse zu Ehren der Erbauer der Semmeringbahn;

c) Liedertexte zu diesem Commerse;

d) Gedicht (Handschrift).

439) Bild (in Rahmen): Das Grabdenkmal Ghega's auf dem Ehrenfriedhofe der Stadt Wien, errichtet vom Oesterr. Ingenieur- und Architektenverein nach dem Entwurfe der Architekten Avanzo und Lange im Jahre 1888. Dasselbe baut sich über einer gemauerten Gruft auf, in welche die irdischen Ueberreste des berühmten Mannes am 6. September 1887 auf den Wiener Centralfriedhof in Simmering übertragen wurden. Auf einem 3·5 m hohen Unterbau ruht ein reich verzierter Sarkophag mit dem Wappen Ghega's, überdacht von einem durch vier Zwergsäulen getragenen, in Farben, Gold und Mosaik ornamentirten Baldachin. Die Vorderseite des Unterbaues trägt das lorbeerumkränzte Medaillonbild Ghega's; darunter befindet sich, in Stein gehauen, die einfache Inschrift: »Ingenieur Dr. Carl Ritter v. Ghega« und nebenan die Widmung: »Dem genialen Erbauer der Semmeringbahn der Oesterreichische Ingenieur- und Architektenverein.« Die feierliche Enthüllung des Denkmales fand unter grosser Betheiligung der Mitglieder des Oesterreichischen Ingenieur-

und Architektenvereines, sowie vieler geladener Gäste am 24. October 1887 statt. Die Weiherede sprach der Vorstand des genannten Vereines, Hofrath Friedrich Bischoff, Baudirector der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der in den Jahren 1851—1852 Bauassistent am Semmering gewesen.

440) Bild (in Rahmen): Ghega's Grabstein am alten Währinger Friedhofe zu Wien. Die lateinische Inschrift lautet: »Quieti et memoriae Caroli de Ghega V. C. domo Venetiis Equitis et doctoris Caes. Aug. a consiliis minist. quem ad supremam siderodromωn per Austriacas ditiones praefecturam promeritis avectum arduis ingentium operum molitionibus scientia atque alacritate summis facile aequandum pluribus exinde domi-foresq. principum, jure auctum honoribus ann. aet. suae LVII citum heu nimis fatum inopine praeripuit prid. Id. Mart. ann. MDCCCLX sorores earunq. viri filiiq. fratri amantissimo leviro avunculoq. b. m. cum lacrimis posuere«. (Zu deutsch ungefähr: Doctor Carl Ritter von Ghega aus Venedig, k. k. Ministerialrath, gelangte durch seine mit Wissenschaft und Thatkraft vollführten grossartigen Schöpfungen zu einer obersten Stelle im österreichischen Eisenbahndienste, sowie zu mannigfachen Ehren und in- und ausländischen Auszeichnungen. Leider ereilte ihn unerwartet rasch, schon im 57. Lebensjahre, am 14. März 1860 der Tod. — Das Denkmal haben seine von ihm zärtlich geliebten Schwestern und deren Gatten und Söhne errichtet und tieftrauernd der Ruhe und dem Andenken des auch um sie besonders verdienten Verwandten gewidmet.) Original-Aufnahme von Joh. Papst aus dem Jahre 1897 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift: »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie.«

441) Mappe mit Briefschaften in Sachen des bestandenen Semmering-Museums (vgl. Nr. 360), und zwar:

a) Correspondenzkarte des Ingenieurs Franz Czerwenka an Professor F. Rźiha vom 29. December 1878, enthaltend Mittheilungen über das Grab Ghega's am Währinger Friedhofe;

b) Schreiben der Frau Elisabeth von Loehr vom 3. Mai 1879, mit welchem die Photographie Ghega's (die einzig existirende sammt Rahmen), sowie sie Ghega selbst seinem intimen Freunde, Hofrath Moritz Ritter v. Loehr, verehrt hatte, dem Semmering-Museum gewidmet wird;

c) Schreiben des Professors Scheichenberg in Graz an Professor Řžiha vom 19. Mai 1879 anlässlich der Uebersendung von Originalnotizen über die Absteckung des Weinzettelwandtunnels;

d) Begleitschreiben des Ingenieurs A. Lahoda an Professor A. Řžiha zu einer Sendung von Zeichnungen des Semmering-Bahnbaues (darunter die von Bayer angefertigte Porträtskizze) für das Semmering-Museum;

e) drei Briefe des Ingenieurs Franz Czerwenka (1885—1886) an Professor Řžiha mit Sendungen für das Semmeringmuseum und Bezugnahme auf eine im Jahre 1850 von Negrelli herausgegebene Broschüre über Ersteigung von Gebirgen mittelst Rampen und Wechselstellen.

* * *

442) Mappe mit zwei Plänen für den grossen Viaduct bei Franzdorf (vgl. Nr. 445) in der Strecke Laibach—Triest der k. k. südlichen Staatsbahn, u. zw.:

a) Ursprünglicher Plan — eine besonders schöne farbige Handzeichnung, aus welcher die gesammte Anlage des Viaductes, wie sie ursprünglich gedacht war (nämlich mit 26 Bogen im Obergeschosse) und auch der landschaftliche Hintergrund genau zu ersehen ist, sie trägt das Datum: »Freudenthal am 13. April 1850« und weist folgende Unterschriften auf: Ghega, Inspector Fillunger, Ober-Ingenieur Czermak, Assistent Ripek.

b) Thatsächlich zur Ausführung gelangter Plan. Hiernach ist der Viaduct 569 m lang, 38 m hoch, und in zwei Geschossen angelegt, von denen das untere 22 Bogen à 15·2 m Lichtweite und das obere 25 Bogen à 16·7 m Lichtweite hat. Diese Thalübersetzung zählt gleichfalls zu den bedeutendsten Eisenbahnbauwerken jener Zeit; die Herstellung erforderte je 320.000 m^3 Quadern und Bruchsteine und 5,000.000 Ziegel; die Bauzeit währte von 1850 bis 1855. Bauführer war der k. k. Inspector Johann Fillunger (s. Nr. 448). Die Herstellungsweise war dieselbe wie bei den Viaducten der Semmeringbahn, nämlich: Pfeiler aus Bruchstein mit Quaderverkleidung; die Wölbungen aus Ziegeln; Gewölbeanläufe, Parapete und Gesimse aus Quadern.

c) Eben solcher, jedoch viel grösserer und mit vermehrten Details ausgestatteter Plan, welcher auch die Scala des Baufortschrittes bis Ende November 1853 aufweist.

d) Constructionsdetails (3 Blatt) der einfachen Pfeiler.

e) Constructionsdetails (2 Blatt) der Doppelpfeiler.

443) »Die Staatsbahn von Wien bis Triest mit ihren Umgebungen; geschildert von August Mandl. Eingeleitet und poetisch begleitet von J. G. Seidl. Mit 30 Originalansichten in Stahlstich, herausgegeben vom Oesterreichischen Lloyd in Triest, 1859.« Was Weidmann's Schrift über die Budweis-Linz-Gmundener Bahn (s. Nr. 36) hinsichtlich »der ersten österreichischen Eisenbahn« geboten, leistet in Bezug auf die erste Alpenbahn, dann die Wien-Gloggnitzer und die südliche Staatsbahn, jedoch in ungleich erweitertem Umfange und reichhaltigerer Weise, Mandl's Buch; denn es enthält, neben geschichtlichen Mittheilungen über die Wien-Gloggnitzer, sowie die Neustadt-Oedenburger und die Semmeringbahn, eingehende Beschreibungen der Bauausführung dieser Bahnen und der Fortsetzungslinie Mürzzuschlag—Triest, sowie topographische Schilderungen der von allen jenen Bahnlinien durchzogenen Gegenden; endlich Chroniken, Sagen und Dichtungen, überdies aber auch vorzügliche Abbildungen, von denen hier nur diejenigen, welche Eisenbahnobjecte veranschaulichen, besonders hervorgehoben werden, und zwar: *a)* Viaduct bei Payerbach; *b)* Viaduct zu Heubach; *c)* Weinzettelwand; *d)* Bolleroswand; *e)* Viaduct an der Kalten Rinne; *f)* Viaduct zu Klamm; *g)* Eisenbahnbrücke in Marburg; *h)* Steinbrück; *i)* Felsensprengung nächst der »Bleischmelze«; *k)* Viaduct zu Franzensdorf; *l)* Viaduct bei Nabresina; *m)* Viaduct in Barcola.

444) »Panorama der Karstbahn von Laibach bis Triest. Nach der Natur gezeichnet von J. Varoni, geschildert von Dr. F. C. Weidmann. Wien, Tendler & Co. 1858.« Der bildliche Theil dieses Panoramas veranschaulicht sowohl den Tracenzug als auch die bauliche Ausführung der Bahnstrecke Laibach—Triest und die von ihr durchzogene Landschaft. Die textlichen Schilderungen umfassen historische und technische Daten über diese Bahnanlage wie auch Beschreibungen des Laibacher Moores und seiner Nutzbarmachung, des Adelsberger Höhlengebietes, der Karstgegend und des Stationsplatzes in Triest.

445) Bild (in Rahmen): Der Viaduct der k. k. südlichen Staatsbahn bei Franzdorf (s. Nr. 442) während des Baues. Photographie nach einer im Besitze der k. u. k. Familien-Fideicommiss-Bibliothek befindlichen Daguerreotypie von J. Bosch aus dem Jahre 1855. Vervielfältigung untersagt.

446) Bild (in Rahmen): Darstellend die ersten Arbeiten zur Anlage des Bahnhofes in Adelsberg. Photographie nach einer im Besitze der k. u. k. Familien-Fideicommiss-Bibliothek befindlichen Daguerreotypie von J. Bosch aus dem Jahre 1855. Vervielfältigung untersagt.

447) Bild (in Rahmen): Ansicht des Eisenbahnviaductes im Zuge der k. k. südlichen Staatsbahn über die alte Triester Strasse bei Ober-Laibach. Photographie nach einer im Besitze der k. u. k. Familien-Fideicommiss-Bibliothek befindlichen Daguerreotypie aus dem Jahre 1856. Vervielfältigung untersagt.

448) Bildnis (in Rahmen): Johann Fillunger, geboren am 22. October 1807 zu Schwechat, nächst Wien, gestorben am 9. Juni 1879 zu Wien, diente nach Beendigung seiner ersten Studien bei der Artillerie und im Bombardiercorps, in welchem die Mathematik besonders gepflegt wurde, vollendete dann 1832—1835 die technischen Studien in Wien und fand nachher bei der Tracirung der Wien-Raaber Bahn Verwendung. In der Zeit von 1836—1842 führte er den Bau der Nordbahnstrecke Floridsdorf—Stockerau, wobei er auch den »Supplement-Hochwasser-Schutzdamm« für die Gemeinden Jedlesee und Floridsdorf (s. Nr. 81) projectirte. Am 20. März 1842 als Ober-Ingenieur in den Staatsdienst übernommen, betheiligte er sich an den Tracenstudien für die südliche Staatseisenbahn und leitete den Bau der Strecke Mürzzuschlag — Graz — Neudorf, sowie späterhin (1848) die Tracirungsarbeiten für die damals noch als staatliche Linien projectirt gewesenen Bahnen im Westen: Wien — Salzburg und Bruck a. d. Mur—Radstadt—Salzburg (s. Nr. 502). Sodann am 1. Jänner 1850 zum Inspector bei der k. k. General-Baudirection ernannt und mit der Leitung des Baues der Endstrecken der südlichen Staatsbahn betraut, erwarb er sich ein namhaftes Verdienst um die von 1854—1856 bewirkte Herstellung des grossen Franzdorfer Viaductes (s. Nr. 442 u. Nr. 445). Mit Ende 1856 verliess er den Staatsdienst und unternahm verschiedene Privat-

bauten. Als Nachfolger Adalbert v. Schmid's in die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewählt, gehörte er derselben bis zu seinem Ableben an und besass als deren technischer Consulent massgebenden Einfluss in allen wichtigen Angelegenheiten. Er befasste sich auch mit statistischen Arbeiten; von seinen Publicationen sind hervorzuheben: »Vergleichende statistische Zusammenstellung der Verkehrs- und Betriebsergebnisse der österreichischen Eisenbahnen, dann der Bauherstellungs- und Betriebseinrichtungskosten (Wien, 1863)«; »Der Kohlen- und Frachtenverkehr der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1864 (Wien 1866)«; »Vergleichende Statistik über die Real- und Productionswerthe der Landwirthschaft, der Montan-Industrie, der Verkehrs- und Communications-Anstalten, dann Erörterung des Staatshaushaltes im österreichischen Kaiserstaate (Wien, 1868)«. — Das Bild ist die zinkographische Copie einer wahrscheinlich aus den Sechziger-Jahren stammenden Photographie.

449) Bild (in Rahmen): Darstellend die Grundsteinlegung zum Triester Bahnhofe durch Se. Majestät den Kaiser Franz Josef I. am 14. Mai 1850. — In Schabmanier ausgeführte Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach einer alten Skizze.

450) Silbermedaille. Durchmesser 59 mm, ausgeführt von Fabris zur Erinnerung an die durch Se. Majestät den Kaiser am 14. Mai 1850 vorgenommene Grundsteinlegung zum Triester Bahnhofe. Vorderseite: Das Reliefbild Sr. Majestät des Kaisers mit der Umschrift: »Imp. Rex. Franciscus Josephus, Pius, Felix, Victor, Augustus.« Rückseite: Veranschaulichung der Grundsteinlegung mit der Umschrift: »Constitutor Austriae Advertor Libertatis Portus Tergestini« und dem Votivtexte: Lapidem Auspicalem Viae ferratae Tergestinae ipse posuit. Anno 1850. (Liegt in der Medaillen-Sammlung unter Nr. 12.)

451) Ebensolche Medaille aus Kupfer (liegt in der Medaillen-Sammlung unter Nr. 13).

452) Triester Zeitung Nr. 168, vom 27. Juli 1857, mit einem Festgedichte zur feierlichen Eröffnung der Eisenbahn Wien—Triest und einer Beschreibung der aus diesem Anlasse stattgehabten und vorbereiteten Festlichkeiten, wie auch einem Wohnungs-Verzeichnisse der Festgäste. Besondere Beachtung verdient die

am Kopfe der Zeitung beigedruckte Abbildung des Triester Bahnhofes, wie er damals auf künstlich geschaffenem Untergrunde in das Meer hineingebaut worden war und eine der Längsseiten des vor ihm liegenden, noch ganz kleinen Hafens bildete.

453) Mappe (roth mit Golddruck und ebensolcher Aufschrift: »Die k. k. Staatsbahn von Laibach nach Triest«) enthält nebst dem in ornamentirten Goldlettern ausgeführten Titel: »Zur Erinnerung an die Eröffnung der Staatseisenbahn von Laibach bis Triest unter den Allerhöchsten Auspicien Seiner k. k. apost. Majestät des Kaisers Franz Josef I., am 27. Juli 1857«, noch fünf Grossfolio-Blätter mit einer viele werthvolle Daten aufweisenden und auch die Verzeichnisse der bei der Ausführung dieser Bahn beschäftigt gewesenen Beamten und Unternehmer umfassenden »historisch-technischen Darstellung« des Baues, sowie ferner den Situationsplan und das Längenprofil der Dammherstellung im Laibacher Moorboden, sammt der lehrreichen Veranschaulichung seiner, mittels Bohrungen bis zur Tiefe von 38 m erforschten Ablagerungsschichten und der Mächtigkeit des in denselben versenkten Bahnkörpermateriales (136.420 m^3 Stein mit Steinschutt gemengt); endlich die folgenden, nach Zeichnungen von Jan Novopacky, Carl Seelos und J. Varoni künstlerisch ausgeführten colorirten Lithographien:

1. Ansicht von Laibach;
2. Eisenbahndamm am Laibacher Moor von Frauenberg gegen Inner-Gorigga (Länge 2363 m, durchschnittliche Höhe von der festen Sohle des Moorbodens bis zum Schienenniveau 13 bis 18 m);
3. Viaduct bei Franzdorf (s. Nr. 442), Stationsplatz daselbst und Hirschthalerviaduct (229·5 m lang und 28·1 m hoch);
4. Ansicht bei Wörth nächst Ober-Laibach;
5. Viaduct über die alte Triesterstrasse bei Ober-Laibach;
6. Bahnhof zu Adelsberg;
7. Viaduct bei Nabresina (645 m lang und 19 m hoch, 42 Bogenstellungen, wovon zwei eine lichte Oeffnung von je 19 m, die übrigen eine solche von 9·5 m haben);
8. Felsendurchschnitt bei Nabresina und Aussicht auf das Adriatische Meer;
9. Stationsplatz Grignano und Ansicht von Miramare;

10. Viaduct bei St. Bartolomeo, bezw. Barcolo (318·6 m lang und 19 m hoch);
11. Tunnel bei St. Bartolomeo mit Aussicht auf Triest;
12. Ansicht von Triest;
13. Bahnhof von Triest;
14. Maschinenhaus der Wasserleitung bei Auresina.

(Geschenk des Herrn k. k. Ministerialrathes Dr. Josef Ritter von Küchler.)

454) »Am Tage der Eröffnung der Eisenbahn von Wien nach Triest« (Album) herausgegeben vom Oesterreichischen Lloyd; Triest 1857. Inhalt: 1. Titelblatt, gezeichnet von Ferd. Laufberger; 2. Darstellung der Zusammensetzung des Wirkungskreises und der Leistungen der drei Geschäftsabtheilungen des Oesterr. Lloyd in Triest im Juli 1857; 3. Ansicht des Administrationsgebäudes im neuen Arsenale des Oesterr. Lloyd in Triest; 4. Plan des neuen Arsenals des Oesterr. Lloyd in Triest; 5. Ansicht des neuen Arsenals des Oesterr. Lloyd in Triest; 6. Ansicht des vereinigten Slip- und Trockendocks im neuen Arsenale des Oesterr. Lloyd in Triest.

455) Zwei Silbermedaillen. Durchmesser 42 mm, 37 g, ausgeführt von Carl Radnitzky zur Erinnerung an die Vollendung der Südbahn im Jahre 1857. Zwei Typen. Vorderseite: Brustbild nach links. — Franz Josef I. V. G. G. Kaiser von Oesterreich. C. R. — A. Die Spitzen des Lorbeerkranzes unter A. oder unter K. C. R. etwas verschieden. Kehrseite: Vollendung der österreichischen Südbahn 1857. Zwei Vereinsthaler. Leuchtthurm. Locomotiv. Schiff. Doppeladler und zwei Wappenschilder. (Liegen in der Medaillensammlung [Anhang II] unter Nr. 17 und 18.)

456) Bildnis (Lithographie in Rahmen): Carl Ludwig Freiherr v. Bruck, k. k. Finanzminister vom 10. März 1855 bis 22. April 1860 (Biographie siehe Nr. 331), Zeichnung von Kriehuber in Wien aus dem Jahre 1855.

457) Bildnis (in Rahmen): Georg Ritter v. Toggenburg, Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, geboren zu Rhätsuns in Graubündten am 24. Jänner 1810, gestorben zu Bozen am 8. März 1888, vollendete seine in der Schweiz begonnenen Studien in Innsbruck, trat sodann in den österreichischen Staatsdienst, rückte bis zum Präsidenten der Central-Congregation für

das lombardisch-venetianische Königreich vor und wurde am 7. Februar 1855 zum Handelsminister ernannt, welchen Posten er bis zu der am 21. August 1859 erfolgten Auflösung des Handelsministeriums innehatte. Unter seiner Amtsführung wurde der Verkauf der Staatsbahnen fortgesetzt und (bis auf die Wiener Verbindungsbahn) vollendet und die Concessionirung der damaligen »jungen Bahnen«: Kaiserin Elisabeth-Bahn, Galizische Carl Ludwig-Bahn, Theissbahn — unter Gewährung der vollen Staatsgarantie — begonnen. Von 1860 bis 1866 war er Statthalter in Venedig und nachher Statthalter von Tirol und Vorarlberg bis zum Eintritte in den Ruhestand (28. Jänner 1868), bei welchem Anlasse er das Grosskreuz des Leopold-Ordens erhielt, nachdem er schon im März 1852 mit dem Orden der eisernen Krone I. Cl. ausgezeichnet worden war. Am 20. November 1881 wurde er in das Herrenhaus des österreichischen Reichsrathes berufen. Das Bild wurde im Jahre 1855 von Kriehuber in Wien gezeichnet.

* * *

458) Situationskarte der im Jahre 1837 projectirten lombardisch-venetianischen Eisenbahn von Venedig nach Mailand.

459) Bild (in Rahmen): »Vedutta dell' Imp. R. priv. Strada Ferrata da Milano a Monza«, gezeichnet von F. L. Montini ca. 1842. — Der Kupferstich veranschaulicht die schöne Bahnhofhalle und die Auffahrtsstrecke der am 17. August 1840 eröffneten Eisenbahn von Mailand nach Monza, wie auch die eigenthümlich construirten Personenwagen derselben. (Geschenk des Herrn J. L. Pollak.)

460) Mappe mit Plänen von Baulichkeiten der k. k. lombard.-venet. Staatsbahn aus den Jahren 1843—1850, u. zw.:

a) Sieben sorgfältig ausgeführte farbige Handzeichnungen aus dem Jahre 1850, darstellend die architektonische Ausführung der Stationsgebäude in Treviso und unterschrieben von Negrelli, als dem Vorstande der Ober-Baudirection in Verona (vgl. Nr. 467).

b) Uebersichtsplan der Lagunenbrücke von Mestre nach Venedig; grosse (4·8 m lg.), sehr schöne Handzeichnung in Tusch und Farben aus dem Jahre 1843 (14. November) nach den damals bei der k. k. Baubehörde in Venedig

hinterlegt gewesenen Original-Projecten. Derselbe umfasst nebst der allgemeinen Darstellung auch die hauptsächlichsten Constructions-Verhältnisse des mächtigen Bauwerkes, das eine Länge von 3600 *m* hat, 222 Bogen zählt, mit mehreren Ausweichplätzen versehen ist, in der Zeit von 1842 bis 1846 gebaut und am 3. Januar 1846 dem Betriebe übergeben wurde.

461) Aquarellbild (in Rahmen) der vorerwähnten Lagunenbrücke, gemalt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48) nach Zeichnungen aus der Bauzeit.

462)—**466**) Bilder (in Rahmen, fünf Stück:) Wagentypen der ehemaligen k. k. lombardisch-venetianischen Staatsbahn ($^1/_{10}$ Naturgrösse), u. zw.: 462) Längsansicht, Längsschnitt und Grundriss der dreiachsigen Personenwagen; 463) Grundriss und Querschnitt eines dreiachsigen Personenzug-Gepäckwagens; 464) Federung, Bremsgestänge, Kuppelung und Kastenaufschriften der dreiachsigen Personenwagen; 465) Auf- und Grundriss durch den Rahmenbau eines dreiachsigen Personenzug-Gepäckwagens; 466) Grundriss eines dreiachsigen Personenwagens I./II. Classe, ferner halber Grundriss solcher Wagen II/III. Classe. Von fachmännischer Seite wird bezweifelt, dass die Zug- und Stossvorrichtung dieser im Jahre 1853 projectirten Wagentypen thatsächlich zur Ausführung kamen. (Geschenk der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen.)

467) Bildnis (in Rahmen): Alois Negrelli, Ritter von Moldelbe, geboren zu Primiero in Südtirol im Jahre 1789, gestorben zu Wien am 1. October 1858, trat nach Vollendung der technischen Studien in den Staatsdienst, den er jedoch wieder verliess, um in die Schweiz zu gehen, wo er von 1832 bis 1840 verweilte und an der Herstellung der dortigen frühesten Schienenwege, insbesonders der Eisenbahn von Zürich nach Basel, thätigen Antheil nahm. Nach Oesterreich zurückgekehrt, leitete er, als General-Inspector der Nordbahn, den bautechnischen Dienst dieser ältesten österreichischen Locomotivbahn, bis er im Jahre 1842 in die damals errichtete k. k. Generaldirection der Staatseisenbahnen berufen wurde. Daselbst besorgte er in der Eigenschaft eines technischen Inspectors die Bauagenden der nördlichen Staatsbahn, betheiligte sich auch an den Entwürfen für die Linie Bochnia—Lemberg—

Brody und arbeitete das Project für die Linie Lemberg—Czernowitz aus. Nebstdem bereiste er im Auftrage des Königs von Württemberg dieses Land und begutachtete den Entwurf für das dortige Eisenbahnnetz. Im Jahre 1848 fungirte er kurze Zeit in dem Ministerium für öffentliche Arbeiten, wurde dann von Radetzky zur Herstellung zerstörter Communicationen nach Italien berufen, wo er als Vorstand des Eisenbahn-Inspectorats fungirte, sodann zum Vorstande der am 22. September 1849 errichteten Oberbaudirection in Verona und nach der Auflösung dieser Behörde, bezw. ihrer am 5. December 1852 erfolgten Ersetzung durch die Direction für Eisenbahnbauten im lombardisch-venetianischen Königreiche — zum Vorstande dieser neuen Behörde ernannt und zugleich mit dem Range eines Ministerialrathes bekleidet. Nach dem Verkaufe der lombardisch-venetianischen Eisenbahnlinien an eine Privatgesellschaft (März 1858) wurde Negrelli nach Wien zurückberufen, um an die Spitze der damals wiedererrichteten General-Inspection der österr. Eisenbahnen zu treten. In dieser Stelle verblieb er bis zu seinem Ableben. Negrelli werden bedeutende Projectsarbeiten für die Ausführung des Suezcanales zugeschrieben, dessen Herstellung ihn schon seit dem Jahre 1840 beschäftigte und nachher auch zu einem regen Meinungsaustausch mit Lesseps veranlasste.

468) Kupfermedaille, Durchmesser 52 *mm*, geprägt anlässlich der durch den Vicekönig Erzherzog Rainer, am 28. April 1841 vollzogenen Grundsteinlegung zum Baue der Lagunenbrücke zwischen Mestre und Venedig. Vorderseite : Brücke mit Locomotive nach rechts. — Commerciis terra marique augendis. Fugit ocior ventis. — Kehrseite: 11 Zeilen: Ex Indulgentia — Ferdinandi I. Aug. — Austr. imp. Long. Ven. regis. — Lapidem auspicalem Pontis — per Veneta Aestuaria — aere sociorum construendi — Rainerius archid. austr. — vice sacra — Anno 1841 — Posuit. — (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 7.)

469) Bild (in Rahmen): Die anlässlich der Belagerung von Venedig im Jahre 1848 von den Aufständischen gesprengte Eisenbahnbrücke über die Lagunen. Im Vordergrunde ist der beim Mondenscheine vollführte Aufstieg der österreichischen Truppen auf den noch unversehrten Theil der Brücke, — im Hintergrunde die Stadt Venedig sichtbar.

470) Silbermedaille, Durchmesser 48 mm, 40 g, ausgeführt von Radnitzky und geprägt in der Wiener Münze zur Erinnerung an die Vereinigung der lombard.-venet. und centralitalien. Eisenbahn im Jahre 1857. Vorderseite: Doppeladler, darunter Locomotive nach links. Radnitzky. — 4 Wappen (Toscana, Modena, Parma, Kirchenstaat). Kehrseite: Strade ferrate Lomb. Ven. e dell Italia Centrale. Gravirt: Conte Renato Borromeo. Amministratore. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 19.)

* * *

471) Uebersichtsplan (Längenprofil) der projectirten Eisenbahn in Galizien, auf Veranlassung der dortigen Landstände bearbeitet im Jahre 1841 von Bretschneider, welcher auch seine Bemerkungen über die Traceführung gegen Lemberg hin statt nach Brody, beifügte. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter v. Kuh.)

472) Karte des Königreiches Galizien mit handschriftlichen Eintragungen der nivellirten und projectirten Tracen für den Eisenbahnbau im Jahre 1844. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter v. Kuh.)

473) Situationsplan (in Schuber) der Eisenbahnstrecke Oświęcim—Krakau; schöne in Farben ausgeführte Handzeichnung aus dem Jahre 1847; auf Leinwand aufgezogen und in Carton. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter v. Kuh.)

474) »R. A. Schulz' General-Post- und Strassenkarte des Kronlandes Galizien und Lodomerien mit Auschwitz, Zator und Krakau, sowie des Kronlandes Bukowina. Wien, Artaria & Co. 1855.« Die ersten Anfänge der galizischen Eisenbahnen, insbesondere die Endstrecken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die k. k. östliche Staatsbahn (vormals Krakau-Oberschlesische Bahn), bereits in der Fortsetzung bis Dembica sind mit rother Farbe in die Karte eingezeichnet. In ihrer obersten rechten Ecke befindet sich die »politische Eintheilung« des Landes, in der unteren linken Ecke der Stadtplan von Lemberg. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Angelo Ritter v. Kuh.)

475) Bild (in Rahmen): Aussenansicht des Bahnhofes Krakau, wie er im Jahre 1847 noch von der Krakau-Oberschlesischen Bahn erbaut worden ist. (Reproduction eines Bildes aus jener Zeit.)

476) Bild (in Rahmen): Bahnhof Krakau, wie er im Jahre 1847 von der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft erbaut worden ist. — Photographie nach einem im Besitze des Bürgermeisters der Stadt Krakau befindlichen Gemälde.

477) Modell der ältesten Type dreiachsiger Schneepflüge, welche zu Beginn der Fünfziger-Jahre auf der ehemaligen Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn (später k. k. östliche Staatsbahn) in Verwendung gestanden. — Massstab 1 : 6.

478) Mappe mit Zeichnungen von Fahrbetriebsmitteln der k. k. östlichen Staatsbahn, u. zw.:

Blatt 1—2. Längsansicht, Grundriss und Querschnitte einer Personenzugslocomotive mit Innenrahmen und Innencylinder; Raddurchmesser 5 Fuss; erbaut von Borsig in Berlin, wahrscheinlich zu Beginn der Fünfziger-Jahre.

Blatt 3. Längsansicht einer dreiachsigen Tenderlocomotive, erbaut von Stephenson in Newcastle, etwa zu Beginn der Fünfziger-Jahre. Die zwei ersten Achsen sind gekuppelt, die rückwärtige ist eine fest gelagerte Laufachse.

Blatt 4—6. Längsansicht, Längsschnitt, Querschnitt und Grundriss einer Tenderlocomotive mit zwei gekuppelten Achsen und einer rückwärtigen fest gelagerten Laufachse; erbaut von Sharp in Manchester, wahrscheinlich zu Beginn der Fünfziger-Jahre.

Blatt 7—8. Construction von Lagergehäusen zu Personen- und Lastwagen, aus dem Jahre 1852.

Blatt 9—10. Druckfedern für Lastwagen, etwa aus dem Jahre 1852.

Blatt 11—12. Construction eines Blasrohres für Maschinen, August 1852.

Blatt 13. Expansions-Vorrichtung an der Maschine Nr. 3, August 1852.

Blatt 14—15. Stoss- und Zugvorrichtung für Wagen, aus dem Jahre 1852.

Blatt 16. Construction des Kolbens bei den von Günther in Wr.-Neustadt gelieferten Locomotiven, aus dem Jahre 1856.

* * *

479) Bild (in Rahmen): Erste Bahnhofanlage in Pest zur Zeit der Eröffnung der Strecken Pest—Waitzen und Pest—Szolnok, 1846—1847, erbaut von der »Ungar. Centralbahn«, welche am 7. März 1850 vom Staate eingelöst und als k. k. südöstliche Staatsbahn vollendet wurde. — Nach einem im Besitze der Stadt Budapest befindlichen Original-Gemälde aus dem Jahre 1852 angefertigte Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

480) Bild (in Rahmen): Aussenansicht des vorerwähnten Bahnhofes in Pest. — Nach einem im Besitze der Stadt Budapest befindlichen Originalgemälde aus dem Jahre 1852 angefertigten Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

481) Bild (in Rahmen): »Rothe Brücke« nächst Lamacs vor Pressburg (südöstliche Staatsbahn, vordem ungar. Centralbahn).

482) Bild (in Rahmen): Der Tunnel vor der Station Pressburg (südöstliche Staatsbahn, früher ungar. Centralbahn).

483) Bild (in Rahmen): Oestliche Einfahrt in die Station Pressburg nebst Ansicht dieser Stadt und Ausblick auf den Donaustrom.

484) Bild (in Rahmen): Westliche Einfahrt in die Station Pressburg.

485) Bild (in Rahmen): Aufnahmsgebäude des Pester Bahnhofes zur Zeit der Uebergabe der k. k. südöstlichen Staatsbahn an die Staatseisenbahn-Gesellschaft (1855). Nach alten Skizzen gezeichnet von Erwin Pendl (so wie bei Nr. 48).

486) Mappe mit Zeichnungen von Fahrbetriebsmitteln der südöstlichen Staatsbahn, u. zw.:

a) Güterzugslocomotive mit vier Achsen, von denen zwei gekuppelt sind, mit einem vorderen zweiachsigen Drehgestelle und einem Treibraddurchmesser von 4 Fuss (= 1·2 m), gebaut von Maffei in München im Jahre 1848;

b) Project für die vorstehend angeführte Locomotive;

c) Project für eine dreiachsige Güterzugslocomotive mit zwei gekuppelten Achsen und einen Treibraddurchmesser von 4 Fuss (= 1·2 m), gebaut von Günther in Wiener-Neustadt im Jahre 1850;

d) Disposition der Bremse an dreiachsigen Tendern von der Lieferung im Jahre 1850;

e) Anordnung der Tragfedern an Lastwagen, nach einer Aufnahme aus der Zeit von circa 1850;

f) Schnellzugslocomotive mit drei Achsen, von denen zwei gekuppelt sind, mit einer Kuppelachse hinter der Feuerbüchse und einem Treibraddurchmesser von 5 Fuss 2 Zoll (= 1·738 m), gebaut von J. Haswell in Wien im Jahre 1851;

g) Güterzugslocomotive mit drei Achsen, von denen zwei gekuppelt sind, und einem Treibraddurchmesser von 4 Fuss (= 1·2 m), gebaut von Kessler in Esslingen im Jahre 1851;

h) ebensolche Güterzugslocomotive, gebaut von Maffei in München im Jahre 1851;

i) Project für eine dreiachsige Güterzugslocomotive mit zwei gekuppelten Achsen und einem Treibraddurchmesser von 4 Fuss (= 1·2 *m*), gebaut von Günther in Wiener-Neustadt im Jahre 1852. Nach diesem Projecte wurden in den Jahren 1852 bis 1854 46 Locomotiven ausgeführt;

k) Personenzugs-Locomotive mit vier Achsen, von denen zwei gekuppelt sind, mit einer Kuppelachse hinter der Feuerbüchse und einem Innencylinder; gebaut von Cockerill in Seraing im Jahre 1852;

l) Project für die vorstehend angeführte Locomotive;

m) dreiachsiger Tender für Personenzugs-Locomotiven, gebaut von V. Prick in Wien im Jahre 1852;

n) Stossvorrichtung zwischen Locomotive und Tender (Grundform der späteren centralen Kuppelungen), angebracht an den Tendern im Jahre 1852;

o) Achslager für Personen- und sechsräderige Lastwagen aus dem Jahre 1852;

p) Achslager für achträdrige Lastwagen aus dem Jahre 1852;

q) Buffer für Eisenbahnwagen, circa 1852;

r) Signallaterne für Eisenbahnwagen, circa 1852;

s) Project einer dreiachsigen Personenzugs-Locomotive, gebaut von Günther in Wiener-Neustadt im Jahre 1853;

t) dreiachsiger Tender für Güterzugslocomotiven, gebaut von V. Prick in Wien im Jahre 1853;

u) dreiachsiger Tender nach einem Projecte aus der Maschinenfabrik der Wien-Raaber Bahn aus dem Jahre 1856.

487) Wagenräderpaar mit hölzernen Radscheiben, Patent Beattier, in Verwendung gestanden auf der südöstlichen Staatsbahn im Jahre 1850. Beigegeben eine Zeichnung dieser Räder in $^1/_8$ der

nat. Grösse. (Geschenk der Maschinenfabrik der Oesterr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.)

488) Tableau (in Rahmen): Drei Fahrbillets der k. k. südöstlichen Staatsbahn, u. zw.: je eines der I., II. und III. Cl.; ausgegeben von der Station Waitzen im Jahre 1853 nach den Stationen Pest, bezw. Gross-Máros und Neuhäusel. Die typographische Anordnung der Billets gestattete ihre Zerlegung in halbe Karten. Auf der Rückseite derselben ist handschriftlich vermerkt, dass dieselben zur Fahrt nicht benützt wurden.

* * *

489) Mappe mit Längenprofil der Tiroler Bahn von Innsbruck über den Brenner nach Sterzing, Mauls, Elvas, Bressanone (Brixen), Chiusa (Klausen), Teutschen und Botzen zum Pass Gmund; grosse Handzeichnung mit Beschreibung in italienischer Sprache, was vermuthen lässt, dass die Zeichnung bei der k. k. lombard.-venet. Eisenbahn-Baudirection, also etwa 1849 angefertigt wurde.

490) Bild (in Rahmen): Ansicht der Aussenseite des ersten Bahnhofes der Nordtiroler Staatsbahn in Innsbruck. Tuschzeichnung nach den Originalplänen vom Jahre 1855 ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

491) »Album der Nordtiroler Staatseisenbahn von Innsbruck bis an die bayerische Grenze unterhalb Kufstein; aufgelegt zur Erinnerung an die Eröffnung dieser Eisenbahn im November 1858.«

Inhalt:

I. Beschreibung der Trace und aller bedeutenderen Bauwerke dieser 9·92 Meilen (75·2 km) langen Eisenbahnlinie.

II. Abbildungen in Tondruck, und zwar: 1. Ueberbrückung des Innflusses nächst Bichelwang; 2. Kufstein; 3. Rattenberg; 4. Brixlegger Innbrücke; 5. Lichtenwerth; 6. Bei Schwaz; 7. Schwaz; 8. Uferbau an der Weissen Wand; 9. Viaduct über den Vomperbach-Pill; 10. Hall; 11. Schiefe Brücke bei Innsbruck; 12. Innsbruck; 13. Bahnhof von Innsbruck; 14. Brennersee; 15. Sterzing. (Die beiden letzterwähnten Bilder gehören nicht zur Nordtiroler-, sondern zu der erst später erbauten Brennerbahn.)

III. Situationsplan.

IV. Längenprofil.

(Geschenk des Herrn Dr. Carl Freih. v. Distler.)

492) »Die österreichischen Eisenbahnen. Technisch, historisch, malerisch. Mit Karten, Profilen und Ansichten in Farbendruck I. Section. Die Nord- und Südtiroler Eisenbahn. (Kufstein, Innsbruck, Verona). Mit 32 Ansichten in Farbendruck, mehreren Karten, Profilen u. s. w. Wien, L. C. Zamarski & C. Dittmarsch.« Der textliche Theil dieses Buches ergänzt denjenigen des vorhergehend angeführten Albums, indem er sehr interessante historische und topographische Schilderungen der von den Bahnstrecken durchzogenen Gegenden Tirols enthält. Die Abbildungen sind rücksichtlich der Nordtiroler Bahn identisch mit jenen des Albums, rücksichtlich der Linie Verona-Botzen veranschaulichen dieselben: *a)* Verona; *b)* die Eisenbahnbrücke bei Parona; *c)* la Chiesa veneta; *d)* Ceraino; *e)* Lavini di Marco; *f)* Roveredo; *g)* Calliano; *h)* Trient; *i)* Vó; *k)* St. Michele; *l)* die Eisenbahnbrücke über die Etsch bei Gmund; *m)* Botzen; *n)* der Bahnhof zu Botzen und das Rosengartengebirge; *o)* die Trostburg; *p)* Brixen; *q)* Partie aus dem Kunterswege (bei den Sägen).

* * *

493) Mappe mit Plänen für den Bau der k. k. Wiener Verbindungsbahn aus den Jahren 1849—1858.

Inhalt:

a) »Detail-Längenprofil für die k. k. Wiener Verbindungsbahn in der Strecke vom Hauptzollamtsgebäude bis zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn«; Handzeichnung, datirt: »Wien, am 30. April 1849«; und unterschrieben von Ghega, Fillunger, Fr. Golz, sowie von den Bauunternehmern Anton Oetzelt, Wilh. Eichler, Gebr. Klein, Halmschläger etc.

b) »Viaduct für die k. k. Wiener Verbindungsbahn in der Strecke vom Hauptzollamtsgebäude bis zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn.« Dieser Plan bestand aus 19 Blättern; vorhanden sind jedoch nur acht Blätter. Es sind dies Handzeichnungen, darstellend die ganze Viaduct-Anlage sammt allen Constructionsdetails für die Theilstrecke Zollamt—Donaucanal; sie datiren gleichfalls vom 30. April 1849 und weisen auch die vorerwähnten Unterschriften auf.

c) Entwurf einer den Donaucanal überspannenden eisernen Brücke (resp. Kettenbrücke) für die Wiener Verbindungs-

bahn; fünf aus dem Jahre 1855 stammende Handzeichnungen: »Haupt- und Detail-Ansichten und Constructions-Verhältnisse der von Schnirch projectirten Brücke.

d) Originalzeichnung der »Ueberbrückung des Donaucanales für die Verbindungsbahn; 44° (= 83·84 m) Spannweite«. In Wasserfarben sehr schön ausgeführt, veranschaulicht diese Zeichnung die ganze Anlage der Brücke, nämlich die Pilotirung, sowie das Stein- und Ziegelmauerwerk der Pfeiler, die Verankerung der Ketten (Wurzelpunkte) und die übrige Eisenconstruction; sie ist gefertigt von Schnirch, 30. Juni und trägt das Visum: »k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten. Wien am 15. December 1858, Ghega.«

494) »Die erste (dies- und jenseits des Oceans) ausgeführte Kettenbrücke für den Locomotivbetrieb. Projectirt und erbaut im Jahre 1859—60 von Friedrich Schnirch, k. k. Ober-Inspector. Nach authentischen Daten zusammengestellt und herausgegeben von Julius Fanta, k. k. Ingenieur, Wien 1861.« Inhalt: Vorwort; Biographie des Erbauers; Einleitung; I. Anwendung des Systems; II. Beschreibung der Brücke; III. Statische Berechnung; IV. Notizen über das Bauverfahren; V. wirkliches Materialerfordernis und Kosten; VI. Probebelastungen und Beobachtungen; VII. Vortheile dieses Brückensystems. — Anhang: Amtliches Commissions-Protokoll; Separat-Votum Etzel's; Gegenbemerkungen; Schnirch's Erwiderung; schliesslich drei Tafeln, davon zwei mit Zeichnungen (Grundrisse, Ansichten und Querschnitte der Brücke (wie auch die Constructionstheile derselben und einer mit dem Graphicon der Beobachtungen bei den Belastungsproben. — Die Broschüre bezweckte ebensowohl eine fachmännische Darstellung der von Schnirch für die Wiener Verbindungsbahn projectirten und erbauten Kettenbrücke über den Donaucanal, als auch die Abwehr der Angriffe, welche das Schnirch'sche System damals, insbesonders von dem Baudirector der Südbahn, Carl Etzel, erfahren hat. — (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Angelo Ritter v. Kuh.)

495) Bild (in Rahmen): Der Viaduct der Wiener Verbindungsbahn durch die Vorstadt »Weissgärber« (jetzt III. Bez. Landstrasse), 7·5 bis 11·3 m hoch, bis zum Donaucanale 500 m und in der Fortsetzung jenseits desselben 600 m lang und enthaltend 101 theils gewölbte, theils mit Eisenconstructionen überlegte Oeff-

nungen (s. Nr. 493). Das grosse Bauwerk wurde in der Zeit von 1850 bis 1858 ausgeführt. — Photographische Originalaufnahmen von der oberen Viaductgasse aus, von Hans Pabst (1897) für die Kaiser Jubiläums-Festschrift: »Geschichte der Eisenbahnen der Oesterr.-ungar. Monarchie.«

496) Bild (in Rahmen): Viaduct der Wiener Verbindungsbahn über die Hauptstrasse des III. Bezirkes »Landstrasse«, vollendet im Jahre 1854, abgetragen im Jahre 1897 anlässlich der Tieferlegung dieser Bahn. — Originaltuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

497) Bild (in Rahmen): Viaduct der Wiener Verbindungsbahn über die Ungargasse, vollendet im Jahre 1857, abgetragen im Jahre 1897 anlässlich der Tieferlegung dieser Bahn. Originaltuschzeichnung von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

498) Bild (in Rahmen): Die Wiener Verbindungsbahn in dem entwässerten Bette des Wiener-Neustädtercanales nächst dem Rennwege und die Ueberbrückung daselbst; gebaut im Jahre 1857. Photographische Original-Aufnahmen von Hans Pabst (etc. wie bei Nr. 494).

499) Bild (in Rahmen): Viaduct der Wiener Verbindungsbahn über den Praterstern, vollendet im Jahre 1858.

500) Bildnis (in Rahmen): Friedrich Schnirch, kais. Rath, Ober-Inspector der k. k. Centraldirection für Staatsbahnbauten, geboren am 2. December 1791 zu Patek a. d. Eger in Böhmen, gestorben zu Wien am 25. December 1868, studirte am Gymnasium zu Horn, dann im Lyceum zu Krems und im k. k. Convicte zu Wien, wurde hierauf Beamter des Grafen Daun, wendete sich aber bald wieder den Studien zu und fand nach Absolvirung des Wiener Polytechnicums eine Stellung als Privat-Ingenieur beim Grafen Magnis (1821). Hauptsächlich mit Strassen- und Wasserbauten beschäftigt, führte er im Jahre 1824 bei Strassnitz eine 15 m weite Kettenbrücke aus, welche die erste auf dem Continente gewesen. Zur selben Zeit erfand er die feuersicheren Kettendächer. Anlässlich der Projectirung des Baues einer Kettenbrücke über die Moldau in Prag, trat er 1827 als Strassen-Commissär für Böhmen in den Staatsdienst, schuf das Project für die gedachte Brücke, das aber nicht zur Ausführung gelangte, weil Tirney Clark in London, der Erbauer der Hammer-

smithbrücken, dem es zur Prüfung übersendet worden, dasselbe verwarf (1829) und selbst ein Project lieferte, welches aber wieder von Schnirch für unausführbar erklärt wurde. Der darob entstandene wissenschaftliche Streit, bei dem Prof. Gerstner (der Aeltere) auf Seite Clark's gestanden, wurde schliesslich von dem k. k. Wasserbaudirector v. Kundriafski zu Gunsten Schnirch's entschieden, dem es gelungen war, die Unrichtigkeit der in Gerstner's Handbuch der Mechanik aufgestellten Formeln nachzuweisen. Im Jahre 1836 studirte er über Auftrag des Oberstburggrafen Chotek die grosse Drahthängebrücke in Freiburg (Schweiz) und arbeitete dann ein neues billigeres Project für die Prager Brücke aus, das nun in der Zeit von 1839 bis 1841 ausgeführt wurde. Damals war Schnirch bereits Amts-Ingenieur der k. k. Baudirection in Prag. Zu Beginn des Jahres 1842 wurde er als Ober-Ingenieur zu der eben errichteten k. k. Generaldirection der Staatsbahnen berufen, und noch im selben Jahre zum Inspector befördert, führte er zunächst die Tracirung der k. k. nördlichen Staatsbahn und hernach die Aufgabe aus: Das Project einer den Donaustrom bei Wien überspannenden Kettenbrücke für den Eisenbahnbetrieb und das Strassenfuhrwerk zu schaffen. Er löste die Aufgabe durch Anordnung der beiden Brücken übereinander; das Project blieb aber unausgeführt. Bis zum Jahre 1847 war er mit den Tracirungen der in westlicher Richtung auszuführenden Staatsbahnen betraut. Auf diesen Arbeiten begründete er sein Votum, dass, bei Entgegenhalt der Kosten und der Rentabilität der verschiedenen Projectslinien, weder diejenige von Bruck a. M. nach Salzburg, noch die von Wien über Rekawinkel und Neulengbach nach St. Pölten u. s. w. führende, sondern nur die von Wien im Donauthale nach St. Pölten, dann über Melk, Enns und Linz nach Salzburg führende Linie sich zur Ausführung empfehle. Im Jahre 1847 war er bei der Einrichtung des Telegraphen, dann bei der Leitung des Ausbaues der südlichen Staatsbahn thätig. Anfangs Mai 1848 gründete er den Oesterr. Ingenieur-Verein (seit 24. Februar 1864 Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein), bei dessen am 8. Juni 1848 erfolgter erster Constituirung er zum Vereinsvorsteher-Stellvertreter gewählt wurde. Mit 1. Jänner 1850 wurde Schnirch zum Ober-Inspector und Stellvertreter des Vorstandes (Ghega) der am 12. Mai 1852

errichteten k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten ernannt. Als im Jahre 1854 der Ausbau des österr. Eisenbahnnetzes wieder der Privatthätigkeit überlassen wurde, führte er das Referat über die Privatbahnprojecte und nachher (1856) die Tracirung der Siebenbürger Bahnen; immerfort beschäftigte er sich aber mit der Verfassung von Projecten von Hängebrücken mit versteiften Kettenwänden für Eisenbahnen. Er erhielt am 31. Mai 1858 ein bezügliches Privilegium und erlangte auch die Genehmigung, dass nach diesem Systeme die Donaucanalbrücke der Wiener Verbindungsbahn erbaut wurde. Dieselbe fand grosse Gegnerschaft; noch bei der commissionellen Erprobung dieser am 2. September 1860 eröffneten Brücke äusserte der damalige Baudirector der Südbahn, Karl v. Etzel, schwere Bedenken gegen das System. Diese Brücke war die »erste Eisenbahn-Kettenbrücke diesseits und jenseits des Oceans« (vgl. Nr. 493). Nach 24 Jahren, am 6. October 1884 musste sie ausser Betrieb gesetzt werden. Schnirch veröffentlichte mehrere Schriften, insbesonders über Brückenconstructionen. — Das Bild wurde im Jahre 1860 von Kriehuber gezeichnet (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freih. v. Eichler.)

* * *

501) Mappe mit dem General-Längenprofil der Ausmündungsstrecke St. Marian (bei Steinbrück) — Reichenburg der im Jahre 1855 auf Staatskosten in Angriff genommenen Linie Steinbrück — Agram. Speciell bemerkenswerth an dieser sorgfältig ausgeführten Handzeichnung ist, dass aus derselben die Reichenburger Hochwasserstände der Save vom Jahre 1824 und vom 15. Februar 1855 zu ersehen sind. Die Ausführung der genannten Strecke war an die Unternehmer Theuer und Schwarz vergeben und im Zeitpunkte des Ueberganges der Croatischen Bahn (Steinbrück — Agram — Sissek und Agram — Carlstadt) an die Concessionäre der Südbahn, d. i. am 28. September 1858, kaum noch im Unterbau vollendet.

* * *

502 Mappe mit Längenprofilen mehrerer Tracen für die Eisenbahnen nach dem Westen, u. zw.:

I. »General-Längenprofil für die Projection der Staatseisenbahnen im Westen«, nämlich: *a)* für die Linie Linz — Lam-

bach — Neumarkt — Seekirchen — Salzburg nebst den vier Alternativen bei Schwanenstadt, Vöcklabruck, Strass und Salzburg, ferner *b)* für die Linie Salzburg—Golling—Annaberg—St. Martin—Radstadt—Rottenmann—St. Michael—Leoben—Bruck a. M. nebst den zwei Varianten Golling—Pass Lueg—Werfen-St. Johann—Wagrein; Handzeichnung ausgeführt von dem k. k. Assistenten Alex. Piéra; mitgefertigt erscheinen die Assistenten Karl Philipp und Joh. Spinka für die Nivellirungen und Kettenmessungen und Ober-Ingenieur Fillunger unter dem Datum: Salzburg, 29. August 1848.

II. General-Längenprofil für die Projection der Staatseisenbahnen im Westen, nämlich *a)* für die Linie Wien—Semmering—Mürzzuschlag—Bruck—St. Michael—Rottenmann—Radstadt—St. Martin—Annaberg—Golling—Salzburg und *b)* für die Linie Wien (Nordbahnhof)—Donauthal—St. Pölten—Amstetten—Linz—Wels—Lambach—Frankenmarkt—Strasswalchen—Seekirchen—Salzburg; Handzeichnung, ausgeführt zu Wien am 19. Mai 1852 (Unterschriften fehlen).

503 Uebersichtsplan der diversen projectirten Tracen für die k. k. Staatsbahn Wien—Linz—Salzburg; 1854/55 bearbeitet von J. Kitzler, k. k. Ingenieur-Assistent. In dieser lediglich die Linie Wien—Linz umfassenden Handzeichnung sind folgende Tracen angegeben: 1. eine dem heutigen Zuge der Kaiserin Elisabeth-Bahn folgende, nebst einer von Blindenmarkt bis Enns knapp am rechten Donauufer liegenden Variante; 2. eine bis Tulln im dermaligen Zuge der Kaiser Franz Josef-Bahn und von dort nach St. Pölten geführte; 3. eine von Stockerau ausgehende und durchwegs am linken Donauufer bis Spitz, dann tiefer im Lande bis Linz führende Trace nebst einer von Spitz bis Grein knapp an das linke Stromufer gerückten Variante; 4. eine von der Südbahn nächst Leobersdorf ausmündende und der dermaligen Leobersdorf-St. Pöltener Bahn entsprechende Trace.



Saal II.

Vom Beginne der Privatbahn-Aera (Mitte der Fünfziger-Jahre) bis zur Wiedererrichtung eines grösseren Staatsbahnnetzes zu Beginn der Achtziger-Jahre.

504) Mappe mit Zeichnungen (26 Blätter) von Oberbau-Bestandtheilen der Ersten österr. Eisenbahn (Budweis—Linz—Gmunden).

Inhalt:

1) und 2) Dispositionen von Flachschienen-Wechsel.

3) Flachschiene und Unterlagsplatte für den Schienenstoss; gezeichnet: 26. März 1857, Schneider.

4) Flachschiene und Nägel für Holzunterlagen, ferner Flachschienenstoss (ruhend) mit Unterlagsplatte.

5) Disposition des Flachschienen - Oberbaues auf Langschwellen.

6) Flachschienen mittlerer Stärke in Naturgrösse.

7) Kreuzung der normalspurigen Hauptbahn mit der schmalspurigen Lambach-Gmundener Bahn; gezeichnet: 1. October 1858, Jo. Schwenzer.

8) Gussschiene für den Anschluss an die Kreuzung; gezeichnet: 28. April 1862, Jos. Fladt.

9) Gusseiserne Leitschiene; gezeichnet: 18. Mai 1862, Jos. Fladt.

10) und 11) Rechtseitige Wechsel sammt Details.

12) und 13) Spitzschienen für Wechsel.

14)
15)
16) Details: Wurzelbefestigung, Zugstange, Zug- und Verbindungsstangen der Wechsel.

17) und 18) Gusseiserne Herzstücke mit Anschluss für die Eisenschiene.

19) Gleit- und Wurzelstuhl des Wechsels. Die meisten der vorerwähnten Blätter sind gezeichnet: .. August 1864, Pohl.

20) Spitzschiene (wie vorstehend); gezeichnet: 22. Juni 1866, Gassebner.

21) Verbindung der leichten mit der schweren Eisenschiene; gezeichnet: 30. April 1867.

22) Wurzelstuhl und Unterlagsplatte für die Wechsel; gezeichnet: 11. Juni 1870, Förchtgott.

23) Kreuzung der normalspurigen Hauptbahn mit der schmalspurigen Lambach-Gmundener Bahn; gezeichnet: 5. März 1872.

24) Unterlagsplatte für die Kreuzung bei Lambach; gezeichnet: 7. März 1872, K. Steyskal.

25) Wechseldisposition für die Lambach-Gmundener Bahn; gezeichnet: 9. Februar 1874.

26) Kreuzung ∢ 17° der normalspurigen Hauptbahn mit der schmalspurigen Bahn in Neu-Lambach; gezeichnet: im August 1874.

505) Mappe mit Plänen (10 Stück) für die Umgestaltung der infolge Einführung des Locomotivbetriebes auf der Strecke Linz—Lambach—Gmunden (1855) entbehrlich gewordenen Stallgebäude in Maxelhaid und Zitzelau, dann für die Anlage von Wasserstationen in Wagram und Aichberg etc. etc. (Art der Zeichnungen wie bei Nr. 37).

506) Skizze der im Jahre 1854 geplanten seitlichen Anbringung von Bremsersitzen an den von der Linz-Budweiser Pferdebahn auf die Lambach-Gmundener Locomotivbahn übergehenden »Kipfwägen«. Veranlassung zu dem betreffenden Vorschlage gab der Umstand, dass auf der mit Dampf betriebenen Strecke »Niemand mehr neben dem Wagen einhergehen — aber wegen der ausserordentlichen Verschiedenheit der Ladungen wie der Wagen-Construction auch Niemand auf dem Wagen zur Bremsenführung sitzen kann«, daher nur »das Sitzen seitwärts auf einem sicheren Sitze angezeigt« wäre.

507) Mappe mit Gesammtplan und Detailzeichnungen (74 Stück) von Fahrbetriebsmitteln der schmalspurigen Lambach-Gmundener Locomotiv-Eisenbahn aus der Zeit von 1854 bis 1884.

508) Tableau (in Rahmen): Photographien der in den Jahren 1854 bis 1855 für die Lambach—Gmundener Bahn bei Günther in Wiener-Neustadt gebauten Personenzug- und Güterzug-Loco-

motiven und ihrer Constructeure: Johann Zeh, nachmals Ober-Ingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn (geb. 10. October 1816, gest. 5. Mai 1882) und Carl Mikoda, Ingenieur der Günther-schen Locomotivfabrik in Wr.-Neustadt. Von der ersteren Gattung standen 10, von der letzteren 4 Maschinen bis 1884 in Verwendung.

509) Original-Personenzug-Tenderlocomotive »Gmunden« der schmalspurigen Lambach-Gmundner Eisenbahn, construirt von Johann Zeh, nachmals Ober-Ingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn, und gebaut von W. Günther in Wr.-Neustadt 1855. Construction: Cylinder-Durchmesser 250 mm, Kolbenhub 421 mm, Treibrad-Durchmesser 948 mm, Dampfdruck 6·7 Atm., Rostfläche 0·5 m^2, Heizfläche 30 m^2, Gesammtgewicht 11 t, Adhäsionsgewicht 7 t. Diese Locomotive ist die erste in Oesterreich, welche vorne ein Deichselgestelle und eine unterstützte Feuerbüchse, d. h. eine Achsanordnung gleich den modernen Schnellzugslocomotiven hat; sie stand bis 1884 im Betriebe. (Geschenk der Locomotivfabriks-Actiengesellschaft vorm. G. Sigl.)

510) Handschriftliche statistische Nachweisungen, betreffend »die k. k. priv. Erste Eisenbahn von Gmunden-Linz nach Budweis« und umfassend: Angaben über das Bahngebiet (30 Ml. = 227·58 km Pferdebahn und 9 Ml. = 68·27 km Locomotivbahn), die Höhe und Gliederung des Anlagecapitals (fl. 4,733.500 C. M.) die Fahrbetriebsmittel (14 Locomotive, 516 Pferde, 98 Personen, 1028 Lastwagen) und die in den fünf Jahren von 1850 bis 1854 erzielten Leistungen und Ergebnisse des Verkehres (z. B. 1854: fl. 909.179 Einnahme für beförderte 1,892.604 Centner Güter und 159.259 Personen und fl. 15.45 = 6·3% Erträgnis pro Actie à fl. 250 C.-M.). Hiebei ist besonders bemerkt, dass »unter der verführten Gütermenge sich jährlich nahe an 1,000.000 Centner Salz befinden, welche der Gesellschaft von der Staatsverwaltung mit einem viermonatlichen Credite zum freien Handel überlassen werden, was ebenfalls einigen Gewinn abwirft«.

511) Kundmachung der k. k. Polizei-Direction Linz vom 4. Mai 1855, dass anlässlich der Eröffnung des Locomotiv-Betriebes auf der Linz-Gmundner Bahn, das »Betreten und die Benützung der Bahntracen zu Spaziergängen mit Rücksicht auf die Gefahr für

die körperliche Sicherheit« strengstens untersagt ist. Beigegeben: eine Note der k. k. Polizeidirection an die Linzer Localdirection der k. k. priv. Ersten Eisenbahngesellschaft wegen Affichirung der Kundmachung in den Bahnhöfen und auch an den Wächterhütten.

* * *

512) Concessionsurkunde (auf Pergament mit reicher ornamentaler und figuraler Handmalerei und kalligraphischem Schmucke ausgeführt. in einem sperrbaren Ledereinbande mit Bronzeschild, gleichem Rahmen mit Städtewappen in Email und ebensolcher Siegelkapsel mit dem Wappen der Stadt Wien) vom 8. März 1856, womit dem k. k. General-Consul in Hamburg, Ernst Merck, in Gemeinschaft mit dem Grosshändler Hermann Dietrich Lindheim das Recht zum Baue und Betriebe der Eisenbahnlinien von Wien über Linz und Salzburg an die bayer. Grenze, dann von Linz bis an die bayer. Grenze bei Passau, unter Zusicherung eines 5·2percentigen Erträgnisses des auf diese Linien verwendeten, gehörig nachgewiesenen Anlagecapitales, auf die Dauer von 90 Jahren, gerechnet vom Tage der Ausfertigung der Concessionsurkunde, verliehen wurde. (Den Namen »Kaiserin Elisabeth-Bahn« erhielten diese Linien zufolge a. h. Bewilligung vom 8. Februar 1856.)

513) Abendblatt der Oesterreichisch-Kaiserlichen Wiener-Zeitung vom 14. April 1856, enthaltend ein Communiqué hinsichtlich der Führung der Ausmündungsstrecke der Kaiserin Elisabeth-Bahn durch den Wienerwald statt in der Donau-Ebene, welches im Wesentlichen besagt, dass die Militärbehörden die kürzere, wenn auch schwierigere Gebirgslinie befürworten, dass die bezügliche Erhöhung der Baukosten um etwa fl. 243.000 bei einem so grossen Unternehmen nicht ins Gewicht falle, und dass der Gesellschaft eine Entschädigung für die Erhöhung der Betriebskosten um jährlich fl. 255.000 durch die Genehmigung gleich hoher Tarife wie für die um $1^1/_2$ Meilen längere Thalbahn geboten werden könnte.

514) Concessionsurkunde (auf Pergament kalligraphisch ausgefertigt, und in braunem Ledereinbande mit Bronzebeschlägen und ebensolcher, mit dem Reichsadler gezierter Siegelkapsel) vom 22. August 1865, womit dem Grafen Max Arco-Valley in Ge-

meinschaft mit Ferdinand Wertheimer, Maximilian Freiherrn von Lerchenfeld-Aham, Jacob Schönthaler und M. A. Massreither und dessen Consorten das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Neumarkt über Ried nach Braunau zur Verbindung der in Bayern projectirten Eisenbahn von München nach Simbach-Braunau mit der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn auf die Dauer von 90 Jahren, gerechnet vom Tage der Betriebseröffnung und unter der Voraussetzung ertheilt wurde, dass die Ausführung der in Bayern projectirten Eisenbahn im Verlaufe von 2 Jahren sichergestellt und über den Anschluss der beiderseitigen Bahnen zwischen der k. k. österr. und königl. bayerischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen werde.

515) Mappe mit Skizzen und Projectstudien für den Bau des Westbahnhofes in Wien; 34 Stück, theils in Bleistift, theils in Tusch oder auch in Farben ausgeführte Originalzeichnungen von Loehr, Patzelt, Unger, Herrman u. A. aus dem Jahre 1856, u. zw.: 1. Grundriss des Personenbahnhofes; 2. Ansicht des Aufnahmsgebäudes und der Personenhalle; 3. Frontansicht des Hauptgebäudes; 4. Gesammtansicht der Abfahrtseite; 5. und 6. Façaden der Abfahrtseite; 7. Ansicht des Aufnahmsgebäudes gegen die Stadt; 8. Längenschnitt durch das Vestibule der Abfahrtseite; 9. Abfahrtseite (Schnitt nach A, B); 10. Seitenansicht des Pavillons A (Abfahrtseite) und Querschnitt durch denselben; 11. Querschnitt durch die Vestibule 1 und 2 der Abfahrtseite; 12. Ansicht der Ankunftseite; 13. und 14. Portal der Ankunftseite; 15. Querschnitt durch das Vestibule der Ankunftseite; 16. und 17. Front- und Vorderansicht des Kopfgebäudes; 18. und 19. Façade des Kopfgebäudes; 20. und 21. Seitenansicht des Kopfgebäudes; 22. Längenschnitt durch die Mitte des Kopfgebäudes; 23. Längenschnitt durch das Vestibule des Kopfgebäudes; 24., 25. und 26. Skizzen der Innenanlage des Hauptvestibules (Quer- und Längenschnitte); 27. Ansicht der Anlage von der Bahnseite; 28. Innenansicht und Dachconstruction der Personenhalle; 29. Bahnseitige Façade der Personenhalle; 30. Skizze eines Tunnels zum Zwecke der Uebersetzung des Bahnhofes; 31. Plan eines Café-Pavillons; 32. Ansicht des Mitteltheiles des Pavillons; 33. Vorderansicht eines Flügels desselben; 34. Innenansicht der beiden Flügel desselben.

516) Bild (in Rahmen): Project für die Nordfaçade (Ankunftseite) des Westbahnhofes in Wien, entworfen von Loehr und Pazelt im Jahre 1856, jedoch unausgeführt geblieben. Der obere Theil des Bildes zeigt auch den Durchschnitt des Bahnhofgebäudes.

517) Bild (im Rahmen): Project für die Südfaçade (Abfahrtseite) und für die Stirnfaçade des Westbahnhofes in Wien, entworfen von A. Loehr und J. Pazelt im Jahre 1856, jedoch unausgeführt geblieben.

518) Bild (in Rahmen): Darstellend das letzte und im Wesentlichen zur Ausführung gelangte Project des Aufnahmsgebäudes am Westbahnhofe in Wien; Sepia-Handzeichnung von dem Inspector J. Patzelt aus dem Jahre 1856.

519) Bild (in Rahmen): Der Viaduct über den Eichgraben bei Rekawinkel auf der Strecke Wien—St. Pölten der Kaiserin Elisabeth-Bahn; erbaut 1856—1858 mit Pfeilern aus dem im Eichgraben selbst gebrochenen Wiener Sandstein und mit Wölbungen aus Wienerberger Ziegeln. Aus der sorgfältig gearbeiteten Aquarellzeichnung sind auch die Constructions-Details und Cotirungen des Objectes sowie die ihm benachbarte Landschaft zu ersehen. (Bezüglich der Dimensionen des Objectes s. auch Nr. 526, Z. 2.)

520) »Special-Karte (gebunden) der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn«, Strecke Wien—Linz, aus dem Eröffnungsjahre 1858; herausgegeben von der typogr.-artist. Anstalt L. C. Zamarski, C. Dittmarsch & Comp. in Wien. (Geschenk des k k. Hofrathes Herrn Angelo Ritter von Kuh.)

521) Bild (in Rahmen): Aussenansicht des Wiener Bahnhofes der Kaiserin Elisabeth-Bahn, in seiner ursprünglichen Ausführung. Original-Bleistiftzeichnung aus dem Jahre 1858, von Chapuy.

522) Bild (in Rahmen): Der Bahnhof in Neulengbach und Ausblick auf das dortige Schloss. Alte Lithographie von Vogt aus dem Jahre 1858.

523) Bild (in Rahmen): Der Viaduct über das Laaberthal bei Neulengbach, 172·6 m lang und 19 m hoch mit 9 Bogenöffnungen à 15·2 m Spannung; oberhalb desselben das Schloss Neulengbach. — Alte Lithographie von Vogt aus dem Jahre 1858.

524) Bild (in Rahmen): Die Personenhalle am Bahnhofe St. Pölten in dem Bestande vom Jahre 1858. Tuschzeichnung, nach alten

Aufnahmen (vgl. Nr. 650), ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

525) Tableau (in Rahmen) mit Ansichten von Bauten und Landschaften an der Kaiserin Elisabeth-Bahn, wie sie zur Zeit der Eröffnung dieser Bahn (1858—1860) bestanden hatten. Tuschzeichnung, nach alten Aufnahmen (vgl. Nr. 650) ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48).

1. Viaduct bei Neulengbach (vgl. Nr. 524 und 650);
2. Viaduct über den Eichgraben hinter der Station Rekawinkel (vgl. Nr. 544), 78·5 m lang, 26·6 m hoch, vier Oeffnungen à 15·2 m Spannweite;
3. Salzachbrücke jenseits der Station Salzburg, 153·6 m lang, mit fünf Oeffnungen à 28·5 m Spannweite; erbaut aus mächtigen Conglomerat-Quadern;
4. Traunbrücke bei Kleinmünchen, 153·6 m lang, mit sechs Oeffnungen à 24·7 m Spannweite;
5. (Mittelbild) Brücke über die Schönbrunnerstrasse (richtig: Schönbrunner Hofallee), von welcher aus sich ein herrlicher Anblick des kaiserlichen Lustschlosses und der Gloriette des Parkes bietet.

526) Bild (in Rahmen): Der 307·2 m lange Wasserscheide-Tunnel bei Rekawinkel auf der Strecke Wien—St. Pölten der Kaiserin Elisabeth-Bahn. — Photographische Original-Aufnahme aus dem Jahre 1859.

527) Bild (in Rahmen): Der Mühlbach-Viaduct ausserhalb Lambach (3 Oeffnungen und 11·4 m Spannweite). — Photographische Original-Aufnahme aus dem Jahre 1859.

528) Bild (in Rahmen), darstellend die im Jahre 1860 von der Kaiserin Elisabeth-Bahn auf deren Verbindungslinie Penzing—Hetzendorf erbaute 54·5 m lange Wienflussbrücke. Die auch den Grundriss sowie die Pfeiler-Construction veranschaulichende Handzeichnung war für die Pariser Weltausstellung 1878 angefertigt. — Die beiden Mittelpfeiler der Brücke wurden im Jahre 1880 durch Hochwasser unterwaschen, daraufhin mit Beton unterfangen; zugleich erhielten die Uferböschungen eine ausgiebige Versicherung.

529) »Album der Westbahn von Wien bis Linz nebst Ausflügen in den Wienerwald, das Oetschergebiet, das Ennsthal und auf den Grossen Priel, von Dr. F. C. Weidmann. Ansichten nach der Natur von J. Varoni. Wien, Tendler & Comp. 1859.« Nach einer Einleitung, welche mancherlei, jedoch blos bis zu der am 15. December 1858 erfolgten Eröffnung der Strecke Wien – Linz, reichende geschichtliche Notizen über die »Westbahn«, sowie einige technische Daten über die Ausführung jener Strecke und schliesslich auch Angaben über die sowohl für die Bahn selbst, als auch für die von ihr eingerichteten Omnibusdienste zwischen dem »Bahnhofe auf der Schmelz« und der inneren Stadt Wien, in Geltung gewesenen Fahrpreise enthält, bietet das Album 14 Abbildungen der von der Bahn berührten Städte und Landschaften (Wien, Schönbrunn, St. Pölten, Melk, Linz etc.) nebst geschichtlichen und topographischen Beschreibungen derselben.

530) Mappe mit 17 lithographirten Normalien für eiserne Brücken mit Spannweite von 6—36 Fuss (1·896 m bis 11·379 m) der Kaiserin Elisabeth-Bahn, aus den Jahren 1859—1860.

531) Mappe mit 11 lithographirten Normalien für Wächterhäuser und Signalhütten der Kaiserin Elisabeth-Bahn, aus den Jahren 1859 bis 1860.

532) Bild (in Rahmen): Das Bahnhofgebäude in Salzburg nach seiner Vollendung im Jahre 1860. Tuschzeichnung, nach alten Aufnahmen (vgl. Nr. 650) ausgeführt von Erwin Pendl (etc wie bei Nr. 48).

533) Bild (in Rahmen): Einfahrt in die Halle des Wiener Bahnhofes der Kaiserin Elisabeth-Bahn nach der Anlage vom Jahre 1868.

534) Mappe, enthaltend das in den Jahren 1868—1870 angefertigte »Developpement der Strecken Linz—Semmelhof ($7^2/_8$ Meil.) und Semmelhof—Budweis ($9^6/_8$ Meil.)« der damals schon ein Jahrzehnt lang im Besitze der Kaiserin Elisabeth-Bahn gestandenen und nun der Umwandlung in eine Locomotivbahn zugeführten Linz-Budweiser Pferdebahn. Schöne, lineare Handzeichnung von Meltzer und Titze (beide Ingenieure der Kaiserin Elisabeth-Bahn).

535) Mappe mit 35 Hochbauplänen für die von der Kaiserin Elisabeth-Bahn in eine Locomotivbahn umgewandelte und zugleich auch mit einer Abzweigung von Wartberg nach St. Valentin

ausgestaltete Linz-Budweiser Pferdebahn. Sämmtliche Zeichnungen stammen aus dem Jahre 1869 und sind von den gesellschaftlichen Ingenieuren wie auch von den Vertretern der Unternehmungen, welche sich um den Bau beworben hatten (Allg. österr. Baugesellschaft, Gebr. Klein, Carl Schwarz, Hupel & Sager, Fritsch & Theuer) unterfertigt.

536) Mappe mit »Uebersichtskarte der Verbindungsbahn Penzing—Hetzendorf und der Bahn von Hetzendorf nach Kaiser-Ebersdorf an der Donau«. Die ersterwähnte, 5·6 km lange Linie wurde am 1. Jänner 1861 und deren 17·7 km lange Fortsetzung bis zur Donau, am 3. Mai 1872 eröffnet. (Geschenk des Herrn Ober-Inspectors Anton Orleth.)

537) Mappe mit Situationsplan des Stationsplatzes Wien der Kaiserin Elisabeth-Bahn, aufgenommen im October 1873.

538) Mappe mit Plänen für Eisenbrücken der Kaiserin Elisabeth-Bahn aus der Zeit von 1871—1873, u. zw.: Ybbs-Brücke; Inundations-Durchlass bei Stat. Nr. 1010/11 der Strecke Wien—Linz; Traun-Mühlbachbrücke bei Stat. Nr. 1918/19 der Strecke Wien—Linz; Donau-Inundations-Brücke bei Steyregg, ferner Zeichnungen von Geländerständern für eiserne Brücken der Salzburg-Tiroler Bahn, aus den Jahren 1874—1875.

539)—**541**) Drei Bände mit den Plänen der Stationsplätze sämmtlicher Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn, u. zw.: Nr. 539 Wien—Salzburg, Nr. 540 Wels—Passau, Neumarkt—Simbach, Steindorf—Braunau, St. Valentin—Budweis, Linz—Gaisbach, Penzing—Donaulände und Lambach—Gmunden, Nr. 541 Salzburg-Tiroler Bahn; sämmtlich in der Anlage und Ausgestaltung aus der Zeit von 1873—1875.

542)—**544**) Drei Bände mit den Gebäude-Grundrissen der Hochbauten in den Stationen sämmtlicher Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn (s. d. Nr. 539—541) in Umfang und Anlage aus der Zeit von 1873—1875. (Geschenk Sr. Excellenz des Herrn Eisenbahnministers i. P., FML. Emil Freiherrn von Guttenberg.)

545) Mappe mit fünf photographischen Abbildungen des am 10. Juni 1875 erfolgten Absturzes des Untersteinberges und Verbruches des nahezu vollendeten 135 m langen Tunnels zwischen Taxenbach und Lend der Salzburg-Tiroler Bahn (Kaiserin Elisabeth-Bahn). Aus den Darstellungen ist zu ersehen: 1. Das

Massiv des Absturzes auf der Taxenbacher Seite; 2. die Verschüttung der Strasse und der unterhalb derselben in Ausführung gewesenen Eisenbahnstrecken (Taxenbacher Seite); 3. der Tunneleingang von der Lender Seite noch intact; 4. das Eingangsportal bereits von den übrigen Ringen abgetrennt; 5. die nach dem Absturz aufgegebene, bezw. nur noch für das Provisorium benützte Trace auf der Lender Seite. Dieses, binnen kaum sechs Wochen fertiggestellte Provisorium bestand aus einer in die Salzach eingebauten, den Bergvorkopf umfahrenden Geleiseanlage. Die neue definitive Trace mit dem bedeutend tiefer in das Gebirge gelegten, nunmehr 427 m langen Tunnel gelangte erst am 9. Mai 1878 zur Eröffnung. — Die Bilder wurden von Herrn Julius Freiherrn von Schwarz, dem Sohne des Bauunternehmers der Salzburg-Tiroler Bahn (Karl Freiherrn von Schwarz) gleich nach dem Bergsturze aufgenommen.

546) Album mit 70 Stück photographischen Aufnahmen von der am 6. August 1875 eröffneten Salzburg-Tiroler Bahn.

Inhalt:

A. Linie Salzburg—Wörgl, u. zw.: 1. Salzburg, 2. Hallein, 3. Golling, 4. Gollinger Wasserfall, 5. Salzachbrücke bei Golling und Hoher Göll, 6. Pass Lueg, 7. Salzachbrücke und Tunnel im Pass Lueg, 8. Blahaus mit Eisenwerk und Hagengebirge, 9. Bahnhof und Schloss Werfen, 10. Tennengebirge mit Schloss und Pfarre Werfen, 11. Bischofshofen, 12. Schwarzachtunnel, 13. Salzachklammen, 14. Salzachbrücke bei Lend, 15. und 16. Lend, 17. und 18. Fall der Gasteiner Ache bei Lend, 19. Salzachbrücke am Diententhale, 20. Salzachbrücke bei Unterstein, 21. und 22. Unterstein (Bergsturz August 1875), 23. Taxenbacher Tunnel und Eingang in das Rauriser Thal, 24. Tunnel bei Taxenbach, 25. Bahnhof Bruck-Fusch mit Fuscher Thal und Pfandlscharte, 26. Bruck und Fuscher Thal, 27. Schloss Fischhorn, 28. Schloss Fischhorn und Tauerngebirge, 29. Schloss Fischhorn und Schmittenhöhe, 30. Zell am See und Steinernes Meer, 31. Zell am See, 32. Saalfelden, 33. Birnbachbrücke und Birnhorn, 34. Leogang und Birnhorn, 35. Moosbachbrücke bei Fieberbrunn, 36. Fieberbrunn, 37. St. Johann in Tirol mit Kaisergebirge, 38. Kitzbühel, 39. Kirchberg und der Rottenstein, 40. Brixen und

Hohe Salve, **41.** Windauerachthal bei Hopfgarten, 42. Windauerachbrücke bei Hopfgarten, 43. Windauerachthal und Leidecktunnel, 44. Hohe Salve und Wasserfall bei Hopfgarten, 45. Hopfgarten, 46. Tunnel und Schloss Itter bei Hopfgarten, 47. Bahnhof Wörgl und Hohe Salve, 48. Fritzthal und Hoher König.

B. Linie Bischofshofen—Selzthal, u. zw.: 49. Einschnitt bei Eben, 50. Fritzthal und Tennengebirge, 51. Fritzthal beim Ebener Einschnitte, 52. Igelthal, Hüttauer Tunnel und Brücke, 53. Bahnhof Hüttau, 54. Fritzbach-Brücke, 55. Damm und Lehne im Fritzthale, 56. Hohe Fritzbachbrücke, 57. Bischofsmütze, 58. Radstadt mit Radstädter Tauern, 59. Dachsteingruppe und Brandriedl, 60. Scheichenspitze von der Ramsau, 61. Radstadt und Ennsthal, 62. Schladming, 63. Gröbming, 64. Brücke über den Sölkbach, 65. Oeblarn und Walchernthal, 66. Salzafall in Stein bei Steinach, 67. Schloss Trautenfels, 68. Bahnhof Steinach, 69. Lietzen und Grimming, 70. Bahnhof Selzthal.

547) Bild (in Rahmen): Station Kitzbühel der Salzburg-Tiroler Bahn mit dem Kaisergebirge. Original-Bleistiftzeichnung von Anton Hlaváček (etc. wie bei Nr. 370).

548) Mappe mit einem grossen, im Massstabe von 1 : 1000 ausgeführten Uebersichtsplan sämmtlicher Anlagen des Stationsplatzes Wien der Kaiserin Elisabeth-Bahn nach dem Stande zu Beginn des Jahres 1876.

549) Bild (in Rahmen): »Die Schmelzbrücke« (Strassenüberfahrt) am Westbahnhofe in Wien, welche nach den preisgekrönten Plänen des damaligen Ober-Ingenieurs der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Victor Schützenhofer, in der Zeit vom 15. August 1875 bis 31. Juli 1876 ausgeführt und am 12. August 1876 dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist. Sie besteht aus eisernen Fachwerkträgern, hat zwei Felder à 47·5 m und eines von 20·16 m Stutzweite und Mittelpfeiler aus Granitquadern. Zu den Anlagekosten von fl. 230.000 leistete die Kaiserin Elisabeth-Bahn einen Beitrag von fl. 15.000 (vgl. Nr. 660).

550)—**553**) Vier Bände der ersten, in der Zeit von 1876—1877 für den Betriebsdienst angefertigten, vollständigen Detail-Längenprofile sämmtlicher Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn, u. zw.: Nr. 550

Wien—Linz, Nr. 551 Linz—Salzburg, Nr. 552 Wels—Passau und Nr. 553 Neumarkt—Simbach.

554) Mappe mit Handzeichnungen (2 Blätter) aller Details eines ausbalancirten Drehthores aus Eisen, für die Absperrung der Reichsstrassenübersetzung in Linz; angefertigt im Jahre 1877.

555) Mappe mit einer Handzeichnung aller Details für Schubthore mit mechanischem oder Handbetrieb (Drahtseil oder Zahnstange) wie sie auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn seit 1878 zu Strassenabsperrungen angewendet wurden, so beispielsweise bei den Reichsstrassenübersetzungen in Hütteldorf und Purkersdorf. Dieses »Normalblatt« trägt die Signatur: Wien im Juni 1878, der Baudirector F. Bischoff.

556) Mappe, enthaltend die Längenprofile der Hauptlinie und der Zweigbahnen der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Handzeichnung, angefertigt für die Pariser Ausstellung im Jahre 1878. Am Kopfe des vierten Blattes ist auch eine Uebersicht der Betriebslängen der einzelnen Linien (insgesammt 866·7 km) gegeben.

557) Mappe mit dem Plane der in den Jahren 1870—1872 erbauten. 493·72 m langen eisernen Donaubrücke bei Mauthausen (Linie Gaisbach—St. Valentin der Kaiserin Elisabeth-Bahn). Die Hauptbrücke besteht aus fünf Stromfeldern à 80 m und die hieran anschliessende Inundationsbrücke aus drei Feldern zu 31·82, 30·95 und 30·95 m; bei dieser liegt die Fahrbahn unten, bei jener oben; erstere hatte doppelte, letztere einfache Fachwerkconstruction mit senkrechten Druckständern und geneigten Zugbändern. Die Pfeiler sind caissonirt und für die Doppelgeleise hergestellt. Die Gesammtkosten haben fl. 1,209.743 betragen. — Grosse sorgfältig ausgeführte, das Gesammtbild wie auch alle Constructions-Details des Bauwerkes umfassende Handzeichnung, angefertigt für die Pariser Weltausstellung 1878.

558)—559) Zwei photographische Abbildungen (in Rahmen) der Donaubrücke bei Mauthausen (s. Nr. 557). — Originalaufnahme aus dem Jahre 1878 von J. Löwy in Wien.

560) Bild in Rahmen): Das Bahnhôtel »Kaiserin Elisabeth« in Zell am See. Dieses vielbesuchte Etablissement wurde ursprünglich aus Mitteln der Bauunternehmung der Salzburg-Tiroler Bahn (Carl Freiherr v. Schwarz) innerhalb der kurzen Zeit von März

bis Juli 1879 mit einem Kostenaufwande von rund fl. 200.000 auf dem Territorium der Kaiserin Elisabeth-Bahn erbaut und alsdann nach seiner Vollendung gänzlich in das Eigenthum der Kaiserin Elisabeth-Bahn« übernommen. — Oelfarbendruck nach einem Originalgemälde von Adolf Obermüllner.

561 Bild (in Rahmen): Das Eisenbahn-Hôtel »Kaiserin Elisabeth« in Zell am See; Ansicht vom See aus. — Original-Bleistiftzeichnung von Ferdinand Martiensen aus dem Jahre 1880.

562 Bild (in Rahmen): Der Uebergangssteg am Bahnhofe Hütteldorf (Hacking) der Strecke Wien—St. Pölten; erbaut von der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Jahre 1881 zur Ermöglichung einer bequemeren Communication zwischen dem Orte Hütteldorf und dem linksseitigen Stationsperron daselbst. Die zierliche Handzeichnung bietet auch wichtige Details der Eisenconstruction, ferner einen Ueberblick der Stationsanlage und der sie umgebenden Landschaft.

563 Bild (in Rahmen): Durchfahrt in der Verbindungscurve Hütteldorf—St. Veit der Kaiserin Elisabeth-Bahn; Stützweite 15·8 m Construction und Vollendungszeit wie vorstehend.

564 Bild (in Rahmen): Eisenbrücke über den Wienfluss und die beiderseitigen Strassenzüge bei 0·185 km der Verbindungscurve Hütteldorf—St. Veit der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Das Object ist schief und im Bogen (R. = 200 m) angelegt. Die drei Oeffnungen haben eine Stützweite von 17, bezw. 38·8 und 17·8 m. Die Construction besteht aus symmetrischen Fachwerken; sie wurde im Jahre 1883 vollendet und musste im Jahre 1893 verstärkt werden.

565 Ein grosser Uhrzeiger aus Blech, bemalt mit dem königlich bayerischen Wappen. Derselbe war an der im Jahre 1860 auf dem Salzburger Bahnhof-Perron aufgestellten Uhr angebracht, um neben der österreichischen Zeit die Münchener Zeit anzuzeigen, und wurde am 1. April 1892 entfernt, nachdem auch Bayern die mitteleuropäische Zeit angenommen hatte. (Geschenk des Herrn Ober-Inspectors August Ritter von Ruff.)

566 Mappe mit 13 lithographirten Normalien für den Oberbau und die Wegschranken der Kaiserin Elisabeth-Bahn, aus den Jahren 1859—1860.

567) Schablone für die Uebernahme von Schienen; in Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn in der Zeit von 1856 bis 1871.

568) Fassschaufel aus Eisenblech, herrührend von der ersten Ausrüstung der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Jahre 1858.

569)—576) Schablonen (8 Stück) zum Nachmessen der Entfernung der Laschenlöcher vom Schienenstosse. Dieselben waren von 1860 bis 1884 auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Verwendung.

577)—579) Schablonen (3 Stück) für Unterlagsplatten. Dieselben dienten zum Nachmessen der Lochentfernungen und waren von 1860 bis 1884 auf den Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Verwendung.

580) Nadelpresse aus dem Jahre 1870, verwendet zum Durchlochen der von der Kaiserin Elisabeth-Bahn ausgegebenen Rundreisekartenhefte.

581)—583) Leeren aus Eisenblech (3 Stück), darstellend die zulässigen Typen von Holzschwellen-Querschnitten, verwendet seit 1870 bei der Uebernahme von Schwellen für die Kaiserin Elisabeth-Bahn.

584) Grashaue aus Stahl für Bahnwächter der Kaiserin Elisabeth-Bahn (Linie Linz—Budweis, 1872).

585) Rothe Signalfahne im Futteral; Ausrüstungsgegenstände für die Streckenwächter, allgemein eingeführt in Gemässheit der einheitlichen Signalvorschrift (Handelsministerial-Verordnung) vom 16. Juni 1872. In verschiedenen Abarten und Farben waren Fahnen als Signalmittel im Eisenbahnbetriebe auch schon seit der ersten Zeit desselben in Anwendung. Die grüne Farbe wurde mittels Handelsministerial-Erlasses vom 12. April 1866 ausser Gebrauch gesetzt.

586) Rothe Signalfahne (ohne Futteral) mit Haken zum Anhängen derselben; Ausrüstungsgegenstände für das Zugbegleitungspersonale, allgemein eingeführt 1872 (vgl. die vorige Nummer).

587)—588) Aufsteckschlüssel (2 Stück) zum Anziehen der Fussschrauben von Gleitstühlen und Herzen bei den Wechseln System I der Kaiserin Elisabeth-Bahn (1875).

589) Handsignal-Laterne für Wächter; in Verwendung gewesen zu Beginn der Siebziger-Jahre auf der Kaiserin-Elisabeth-Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn etc. Diese Laterne ist nur an einer Seite verglast und unterscheidet sich von älteren Stücken dieser Art dadurch, dass sie an der Rückwand eine mittels Deckels verschliessbare Oeffnung hat, welche es dem Wächter ermöglichte, das richtige Leuchten der Laterne zu controliren ohne dieselbe erst umwenden zu müssen. Das Verrücken der farbigen Gläser wurde mittels eines gewöhnlichen Schubers bewerkstelligt.

590) Handsignallaterne, System Gross, eingerichtet für dreifarbiges Licht und als Ausrüstungsgegenstand für Streckenwächter eingeführt im Jahre 1875 zunächst auf der Salzburg-Tiroler Bahn (Kaiserin Elisabeth-Bahn) und auch auf mehreren anderen Bahnen.

591) Sammlung färbiger Wollbündel zur Untersuchung des Farbenunterscheidungsvermögens, System Holmgreen, in Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn 1878—1882. Die Prüfung des Farbensinnes sowohl der schon im Eisenbahndienste stehenden, als auch der in denselben aufzunehmenden Personen geschah laut der vom Handelsministerium den österr. Eisenbahnverwaltungen ertheilten Weisung vom 15. October 1878, Zl. 29295, zuerst mittels färbiger Wollfäden. Im Jahre 1882 wurden dieselben aber bei den k. k. österr. Staatsbahnen etc. durch färbige Papierblätter ersetzt.

592)—**593**) Fass- und Stichschaufel aus Stahlblech für Bahnerhaltungszwecke, geliefert von Vogel & Noot (Wartberg in Steiermark) im Jahre 1878 für die Kaiserin Elisabeth-Bahn.

594)—**595**) Zwei eiserne Schneeschaufeln etc. (wie vorstehend).

596) Laterne von einem Armsignal; angefertigt in der ersten inländischen Semaphoren-Fabrik von S. Rothmüller in Wien und verwendet gewesen in den Siebziger-Jahren auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

597)—**598**) Bindezeug (Zange, Windeisen und Hammer). Patent Stefan von Götz und Söhne, zur Herstellung von Drahtbünden für Zugleitungen bei Schranken; in Verwendung seit 1880 auf den Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

599) Drahtbund, hergestellt mit dem vorhergehend angeführten Bindezeug.

600) Modell einer hydraulischen Balancierdrehscheibe ($^1/_{10}$ natürl. Grösse), ohne Laufräder mit in der Ruhe fest aufliegenden Trägern und selbstthätiger Anhaltevorrichtung für directen Hand- oder Motorantrieb. Ueber die thatsächliche Verwerthung dieses von dem Vorstande der Linzer Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Edmund Suchanek, im Jahre 1880 erfundenen Systemes liegen keinerlei Daten vor.

601) Foliant mit 35 vollständig cotirten, zum Theile auch farbig angelegten Zeichnungen der Construction der im Jahre 1858 von der Locomotivfabrik W. Günther, nachmals G. Sigl, in Wiener-Neustadt und der Maschinenfabrik der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (in Wien) nach den Plänen des Ober-Ingenieurs der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Joh. Zeh, gebauten ersten Personenzugs-Locomotiven der letztgenannten Bahn. Auf einem besonderen Halbblatte sind alle Dimensionen wie auch die Leistungsfähigkeit dieser Locomotiv-Type genau angegeben. Dieselbe besitzt drei vor der Feuerbüchse liegende Achsen, von denen zwei gekuppelt sind und die erste eine feste Laufachse ist. Der Rahmen liegt innen. Diese Maschinengattung gehört gegenwärtig zur Serie 12 des Locomotivparkes der k. k. österr. Staatsbahnen.

602) Mappe mit Abbildungen (5 Photographien) des ersten Hofzuges der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Derselbe bestand aus einem Hofsalonwagen für Ihre Majestäten, zwei Salonwagen für die Begleitung Ihrer Majestäten und einem Wagen für die Dienerschaft und das Gepäck, und wurde in der Maschinen- und Waggonfabrik von Johann Spiering in Wien im Jahre 1859 gebaut. Der plastische und Bilderschmuck — ersterer ausgeführt vom Bildhauer Schönthaler — sowie die auch im Uebrigen prachtvolle Ausstattung des Hofsalonwagens und die daran wegen Erzielung grösstmöglichster Sicherheit und Bequemlichkeit wiederholt vorgenommenen Aenderungen erhöhten seine Herstellungskosten in einem Masse, dass die Eisenbahn-Gesellschaft erst dann in die Begleichung willigte, bis der Preis durch einen Schiedsspruch von Sachverständigen endgiltig bestimmt worden war, u. zw.: mit fl. 70.000. — Die letzte Verwendung fand

dieser Hofzug im Jahre 1873; er diente damals dem Sultan Abdul Aziz und nachher dem Schah Nasr-Eddin bei ihren Reisen anlässlich der Wiener Weltausstellung. Der Hofsalonwagen wurde im Jahre 1879 an die Schlafwagen-Gesellschaft verkauft, die ihn für ihre Zwecke umgestaltete.

603) Mappe mit 40 lithographirten Normalien für Fahrbetriebsmittel der Kaiserin Elisabeth-Bahn, aus den Jahren 1859—1860.

604) Mappe mit Zeichnungen und Photographien von Fahrbetriebsmitteln der Kaiserin Elisabeth-Bahn aus der Zeit von 1868 bis 1880.

Inhalt:

a) Güterzug-Locomotive »Basel« Nr. 102, mit drei gekuppelten Achsen, überhängender Feuerbüchse, Aussenrahmen und Hall'schen Kurbeln (Dimensions-Angaben auf dem Bilde). Diese nunmehr zur Locomotiv-Serie 47 der k. k. österr. Staatsbahnen gehörige Maschine wurde im Jahre 1868 von G. Sigl in Wr.-Neustadt gebaut.

b) Schnellzug-Locomotive »Tuschkau« Nr. 154 (Serie 21 der k. k. österr. St. B.) sammt Tender, gebaut von G. Sigl in Wien, im Jahre 1872 für die Kaiserin Elisabeth-Bahn. Diese Locomotive hat drei Achsen, wovon die vordere eine feste Laufachse ist, während die beiden anderen gekuppelt sind. Der Rahmen liegt aussen, die Steuerung (System Stephenson) innen. Die Kurbeln sind nach System Hall ausgeführt. Constructions-Verhältnisse: Cylinder-Durchmesser 395 mm, Kolbenhub 632 mm, Treibrad-Durchmesser 1·575 m, Dampfdruck 10 Atm., Rostfläche 1·94 m², Heizfläche 120·8 m², Dienstgewicht 35·4 t, Adhäsionsgewicht 23·6 t. Der Tender ist dreiachsig; er fasst 8·5 m³ Wasser und 8 m³ Kohle; sein Dienstgewicht beträgt 24·5 t. — Diese Locomotive war die erste von mehreren damals bei der genannten Fabrik bestellten neuen Schnellzugs-Maschinen und erhielt ihren Namen »Tuschkau« nach dem Geburtsorte des General-Directors der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Hofrath Keissler.

c) Breakwagen, gebaut 1872 in der Werkstätte der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Wien für die Direction dieser Bahn. Der Hauptunterschied zwischen diesem und dem früher

angeschafften Salonwagen besteht in dem offenen Plateau, welches, wenn am Schlusse des Zuges befindlich, einen bequemen Ueberblick der durchfahrenen Strecke gestattet. — Von den auf dem Bilde mitphotographirten Conducteuren sind gegenwärtig noch einige im Dienste.

d) Güterzug-Locomotive »Gerloss« Nr. 200, mit vier gekuppelten, vor der Feuerbüchse liegenden Achsen (Dimensions-Angaben auf dem Bilde). Dieselbe wurde im Jahre 1875 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf gebaut und gehört gegenwärtig zur Serie 70 der k. k. österr. Staatsbahnen.

e) Schnellzug-Locomotive »Fünfhaus« Nr. 46, mit Aussenrahmen und drei Achsen, wovon zwei gekuppelt; die erste Achse ist eine verschiebbare Laufachse mit Rückstellung durch Keilflächen; die Kuppelachse liegt unter der Feuerkiste. (Dimensions-Angaben auf dem Bilde.) Diese Locomotive wurde im Jahre 1880 von der Maschinenfabrik der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien gebaut und ist gegenwärtig in die Locomotiv-Serie 7 der k. k. österr. Staatsbahnen eingereiht.

f) Secundärzug-Tenderlocomotive Nr. 212 mit zwei gekuppelten Achsen und Innenrahmen. (Dimensions-Angaben auf dem Bilde.) Sie wurde im Jahre 1880 von der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wr.-Neustadt geliefert; derzeit Serie 88 der k. k. österr. Staatsbahnen.

g) Zweiachsiger Postambulancewagen, geliefert 1875 von F. Ringhoffer in Smichow.

h) und *i*) Autographirte Zeichnungen von Intercommunications-Personenwagen II. Cl. mit und ohne Bremse; Massstab 1 : 50; Dimensions-Angabe auf der Zeichnung.

605) Mappe mit 3 Handzeichnungen (Frontansicht, Längenschnitt und Horizontalschnitt), zwei autographirten Zeichnungen und einer Photographie von Aussichtswagen der Kaiserin Elisabeth-Bahn, wie sie im Jahre 1875 für die Linie Salzburg—Wörgl ausgeführt wurden.

606)—**607**) Zwei Coupélaternen (Nr. 606 flach, Nr. 607 rund), stammend aus England, wo sie im Jahre 1858 durch Mathias Ritter von Schönerer, der damals Verwaltungsrath der Kaiserin

Elisabeth-Bahn war und seine letzte Auslandsreise unternommen hatte, angekauft wurden, um bei der auf dieser Bahn einzurichtenden Waggon-Beleuchtung als Muster zu dienen.

608) Coulissengleitbacken, im Betriebe verschweisst. Das Stück stammt von einer im Jahre 1858 gebauten Locomotive (Serie 12) der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

609)—**610**) Schnittmodelle (natürl. Grösse) der bei der Kaiserin Elisabeth Bahn im Jahre 1858 eingeführten Radreifenbefestigungen, u. zw. Nr. 609: Befestigung mittels Kopfschraube und Nr. 610: solche mittels Durchschraube.

611) Saugender Injector, System Griffard, stammend aus dem Jahre 1858 und bei den Locomotiven der Kaiserin Elisabeth-Bahn »Saale Nr. 56« und »Nürnberg Nr. 82« in Verwendung gewesen. Es war dies die erste gut brauchbare Dampfstrahlpumpe und der Vorläufer aller später construirten Injectoren. Durch zahlreiche Erfinder (Krauss, Friedmann, Schau, Fink, Sellers, Körting etc.) vervollkommt, dienen die Dampfstrahlpumpen nunmehr ausschliesslich zur Speisung der Locomotivkessel.

612) Nichtsaugender Injector, System Schau, construirt 1866 und praktisch in Anwendung gebracht bei einigen 1872 von G. Sigl gebauten Locomotiven der Kaiserin Elisabeth-Bahn, sowie nachher auch bei den Locomotiven anderer Bahnen. (Kaiser Franz Josef-Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. etc.) Dieser Injector zeigt bereits einen erheblichen Fortschritt im Baue der Dampfstrahlpumpen.

613) Cylinderschmiervase, System Kessler, functionirend nur beim Leerlauf der Maschine. Das vorliegende Modell (natürl. Grösse und im Schnitt) zeigt die Vorrichtung ausser Thätigkeit bei Fahrt unter Dampf; sie stand seit 1866 bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn und bei den meisten österreichischen und deutschen Bahnen im Gebrauche.

614)—**615**) Cylinder-Schmiervase, construirt von dem Werkmeister der Kaiserin Elisabeth-Bahn Josef Allesch und seit 1868 bei vielen Locomotiven dieser Bahn und des ihr nachgefolgten Staatsbetriebes in Verwendung gewesen. Der Schnitt Nr. 614 zeigt die Vorrichtung ausser Thätigkeit bei Fahrt unter Dampf und der Schnitt Nr. 615 dieselbe beim Leerlauf der Locomotive. (Geschenk des Inspectors Herrn Herm. Ritter von Littrow.)

616) Ein Thamm-Rothmüller'scher Ofen für Personenwagen, stammend aus dem bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn geführten Salonwagen Sr. kais. Hoheit des Herrn Erzherzogs Franz Carl. Der von dem Ingenieur der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Wilhelm Thamm im Jahre 1871 erfundene und in Gemeinschaft mit dem Ingenieur Rothmüller ausgeführte Apparat zählt zu den ältesten Heizvorrichtungen für Eisenbahnwagen; er war am Untergestelle des Wagens angebracht und bestand aus drei Theilen, nämlich: einer Feuerstelle, einer Kammer, in welcher die durch Fänge aufgenommene äussere Luft erwärmt wurde, und aus einer Rohrleitung, mittels welcher die warme Luft in die Coupés gelangte. Die Feuerstelle war aus eisernen Gitterstäben zusammengefügt; als Brennmateriale diente ein Gemenge von Cokes und Holzkohle. — Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat diese Oefen schon im Jahre 1872 allgemein eingeführt; bei dem erwähnten Hofwagen stand die Vorrichtung von circa 1873 bis 1890 in Verwendung und wurde dann durch die Dampfheizung ersetzt.

617) Saugender Injector, System Fink, im Gebrauche gewesen bei den im Jahre 1871 von der Maschinenfabrik der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft an die Kaiserin Elisabeth-Bahn gelieferten Locomotiven (derzeit Serie 21 der k. k. österr. Staatsbahnen).

618) Nichtsaugender Injector, System Schau, verbesserte Type (vgl. Nr. 612), stammend circa aus dem Jahre 1872.

619) Schmiervorrichtung für Treib- und Kuppelstangen, System Brendel und Schulz von Strasnicki aus dem Jahre 1875 (Darstellung der Montirung derselben). Die Vorrichtung besteht aus einer gebohrten Schraube, in deren Bohrung der Docht eingeführt ist. Die Schraube dient zugleich zum Festhalten des parabolisch gekrümmten Deckels. Letzterer besitzt eine mittels Kopfschraube verschliessbare Oeffnung zum Nachfüllen des Schmierstoffes. Eingeführt wurde die Vorrichtung zuerst bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn, nachher bei der Kaiser Franz Josef-Bahn und weiterhin als Normale für die k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche sie derzeit bei fast 1000 Locomotiven verwendet; ebenso die Südbahn bei ihren nach den Plänen der k. k. Staatsbahnen gebauten Locomotiven.

620) Dieselbe Schmiervorrichtung im Schnitt.

621)—**622**) Zwei Schmiervasen, System Stauffer (eine aus Rothguss, die andere aus Gusseisen) für halbfestes Fett, zur Schmierung der Treib-, Kuppel- und Kreuzkopfzapfen von Stabilmaschinen in Werkstätten und Fabriken. Die Schmierung erfolgt mittels zeitweiligen Niederschraubens des Verschlussdeckels, wodurch die halbfeste Schmiere innerhalb der Bohrung dem Zapfen zugeführt wird. Geht derselbe warm, dann schmilzt das halbfeste Fett, was eine reichlichere Schmierung des Zapfens zur Folge hat. Die Vorrichtung fand ca. 1875 auch bei einigen Locomotiven der Kaiserin Elisabeth-Bahn und anderer österreichischer Bahnen versuchsweise Anwendung, bewährte sich aber nicht für diesen Gebrauch.

623) Modell (1/8 natürl. Grösse) eines Gelenkdorns zum Auftreiben rinnender Feuerrohre in geheizten Locomotivkesseln; Patent Winord; seit ca. 1875 bei den Locomotiven der Kaiserin Elisabeth-Bahn und verschiedener anderer Bahnen in Anwendung. Der Erfinder, Christian Winord, war zuletzt Heizhausleiter (in Wien) der erstgenannten Bahn.

624) Central-Schmierapparat, System Kernaul. Derselbe ermöglicht es, die Schmierung der Kolben und Schieber jederzeit vom Führerstande aus vorzunehmen. Er stand seit 1877 bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn und mehreren anderen, seither verstaatlichten Bahnen in Verwendung. Vom Jahre 1885 an wurde er immer mehr durch selbstthätig wirkende Dampfschmierapparate (Lubricator) verdrängt.

625) Radreifbefestigung mittels Sprengring, System Glück & Curant; zuerst bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn (u. zw. etwa 1878 probeweise, seit 1882 aber dauernd), dann bei vielen anderen Bahnen eingeführt. Eine sehr rigorose Erprobung dieser Befestigungsart wurde in den Tagen vom 19. Juli bis 25. August 1880 auf der Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn vorgenommen (s. d.) und von der Direction derselben — unter ausführlicher Schilderung der bezüglichen Ergebnisse — amtlich beurkundet.

626) Kolbendeckel-Muttersicherung, System Prantz, welche bezweckte, mittels einer elastischen Unterlage das Loswerden der Muttern zu verhindern; sie war ca 1879 bei einigen älteren Locomotiven der Kaiserin Elisabeth-Bahn versuchsweise eingeführt.

627) Signallaterne für Wagen (sog. Ausschlaglaterne). An einer Seitenwand befindet sich eine blecherne Tasche, in welcher die zur Signalisirung erforderlichen farbigen Gläser untergebracht wurden. Diese Laterne ist bereits für die Vereins-Laternenstützen eingerichtet und stand Anfangs der Achtziger-Jahre bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Verwendung.

628) Mappe mit 83 Handzeichnungen von Normalien für Werkzeuge und Werkstätten-Einrichtungen der Kaiserin Elisabeth-Bahn, herstammend wahrscheinlich aus dem Beginne der Sechziger-Jahre. Beigegeben sind auch 8 lithographische Copien von Normalien für Schrauben, Winkel und Schraubenschlüssel.

629) Bildnis (Oelgemälde in Rahmen): Hermann Dietrich Lindheim, k. k. priv. Grosshändler, königl. preuss. geheimer Commerzienrath etc., geboren im Jahre 1791 zu Breslau, gestorben am 11. März 1860 zu Wien, hatte sich von Jugend auf dem Kaufmannsstande gewidmet, von England aus einen schwunghaften Import von Baumwollgarnen betrieben, sodann in Preussisch-Schlesien die rasch zu ungeahnter Blüthe gelangte Leinen- und Baumwoll-Industrie begründet und 1825 in Ullersdorf bei Glatz die erste Baumwollspinnerei am Continente errichtet. Etwas später baute er auch daselbst im Vereine mit Borsig die ersten Locomotiven in Deutschland aus heimischem Materiale. Im Jahre 1837 verpflanzte er die Baumwollspinnerei nach Oesterreich und legte zu Skalitz in Böhmen eine grosse Spinnfabrik an. Drei Jahre nachher etablirte er in Wien ein Grosshandlungshaus und entfaltete nun von hier aus seine industrielle Thätigkeit. Er begründete 1844 jene ausgedehnten westböhmischen Eisenwerke (Nürschan, Josefshütte etc.), welche späterhin mit den Kohlen- und Eisenwerken zu Kladno und Buschtěhrad den Hauptstock der »Prager Eisenindustrie-Gesellschaft« bildeten. Er verstand es auch, das Vorurtheil gegen das böhmische Eisen zu brechen und dasselbe zu guten Fabricaten, insbesondere Eisenbahnschienen zu verhütten, wofür ihm von der Landesvertretung die grosse goldene Ehrenmedaille verliehen wurde. Seither mit dem Eisenbahnwesen in nähere Beziehung gelangt, bemühte er sich auch um die Schaffung neuer Linien, so namentlich jener von Wien nach Salzburg nebst Abzweigung nach Passau und von Prag über Pilsen nach Furth. Für die erstere, welche zufolge a. h. Genehmigung vom 8. Februar 1856 den Namen »Kaiserin Elisabeth-

Bahn« führen durfte, erhielt er im Vereine mit dem österreichischen Generalconsul in Hamburg, Ernst Merk, am 8. März 1856 die definitive Concession, u. zw. nach Besiegung des scharfen Wettbewerbes von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bezw. des General-Secretärs der letzteren, Heinrich Sichrowsky, und der englischen Eisenbahnbau-Unternehmung Morton Peto. Für die zweiterwähnte Linie, nämlich die »Böhmische Westbahn«, erhielt er in Gemeinschaft mit den Gebrüdern Klein, A. Lanna u. A. am 8. September 1859 die definitive Concession. Er war also der Gründer, und bezw. Mitbegründer dieser beiden Bahnen. Auch die chemische Fabrik in Aussig dankt ihm ihr Entstehen (1858). Zum erheblichen Theile noch in Anerkennung seiner Verdienste erfolgte am 9. November 1860 die Erhebung seiner Söhne in den Adelstand. Das Bild wurde (nach einer früheren Zeichnung von Kriehuber) im Jahre 1860 oder 1861 von Professor Richter gemalt. (Geschenk der Frau Clarisse von Lindheim.)

630 Bildnis (in Rahmen): Mathias Constantin Capello Graf Wickenburg, geboren am 16. Juli 1797 zu Pesch bei Düsseldorf, gestorben am 26. October 1880 zu Gleichenberg, war in früher Kindheit mit seinen Eltern nach Wien gekommen und, nachdem er daselbst die Gymnasial- und Universitätsstudien absolvirt hatte, in den österreichischen Staatsdienst getreten. Er stand zunächst bei der galizischen Verwaltung in Verwendung, war bereits 1825 Kreishauptmann (in Krems), wurde 1833 — also im 36. Lebensjahre — in der Stellung eines Gubernial-Vicepräsidenten mit der Leitung Steiermarks betraut und fünf Jahre später zum wirklichen Gouverneur dieses Kronlandes ernannt. Auf diesem Posten verblieb er, bis die Wirren des Jahres 1848 ausgebrochen waren. Nachher lebte er als Privatmann, nahm jedoch bei der am 22. Juni 1856 erfolgten Constituirung der Kaiserin Elisabeth-Bahn die Wahl zum Präsidenten dieser Gesellschaft an und stand an der Spitze derselben, bis er durch die Berufung als Handelsminister im Cabinet Erzherzog Rainer (4. Februar 1861) in den öffentlichen Dienst zurückkehrte. Seine Thätigkeit war jetzt vor Allem der Reorganisation seines, seit 21. August 1859 aufgelöst gewesenen Ressorts gewidmet. Nachher vollführte er die erste Organisirung des mit 26. Jänner 1862 errichteten Marine-Ministeriums, dessen Leitung er bis 30. August 1862 ebenfalls innehatte. Unter

seiner Amtsführung vollzog sich auch die Rückübertragung der Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens aus dem Finanz- an das Handelsministerium (1. November 1862). Am 20. October 1863 erfolgte seine Uebernahme in den Ruhestand. Hiebei wurde er zum lebenslänglichen Mitgliede des Herrenhauses des österr. Reichsrathes ernannt; ebenso behielt er bis an seinen Tod die ihm noch als Handelsminister übertragene Präsidentschaft in der Commission für die Wiener Stadterweiterung, um welche er sich grosse Verdienste erwarb, die ihm der Gemeinderath durch die Ernennung zum Ehrenbürger der Reichshaupt- und Residenzstadt lohnte. W. war auch Mitglied, bezw. Präsident der Staatsschulden-Controlcommission, sowie Präsident der Centralcommission für die Pariser Weltausstellung 1867, und seiner Einwirkung auf die österr. Industriellen ist es zu danken, dass die Beschickung dieser Ausstellung eine so reichhaltige gewesen. Die Würde eines Geheimen Rathes war ihm schon anlässlich der Ernennung zum Gouverneur von Steiermark (1835) verliehen worden. An hohen inländischen Orden besass er die eiserne Krone I. Classe seit 1841 und das Grosskreuz des Leopold-Ordens seit 1860. Die Bewohner von Gleichenberg verehrten den Grafen Wickenburg als den Begründer dieses Curortes und gaben ihrer Dankbarkeit dadurch bleibenden Ausdruck, dass sie ihm ein Denkmal setzten, dessen Enthüllung bei der Feier des 50. Jahrestages der Eröffnung der dortigen Heilanstalten, am 22. Mai 1887 stattfand. — Das Bild wurde im Jahre 1860 von Ed. Kaiser in Wien gezeichnet, trägt die eigenhändige Unterschrift des Grafen Wickenburg und zeigt denselben als Präsidenten des Verwaltungsrathes der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

631 Bildnis (in Rahmen): Friedrich Schey Freih. v. Koromla, geboren am 5. März 1812 zu Güns in Ungarn, gestorben am 15. Juli 1881 zu Wien, besuchte das Gymnasium in seiner Vaterstadt, sodann das juridische Lyceum in Oedenburg, schliesslich auch das Wiener Polytechnikum, verwendete sich hierauf in dem Bankhause v. Wertheimstein, trat aber 1839 in das Geschäft seines Schwiegervaters J. Landauer ein und begründete nach dem Ableben des Letzteren die eigene Firma »Friedrich Schey«. Zunächst auf industriellem Gebiete und insbesondere für die Hebung der Seidenzucht in Ungarn und Croatien thätig, wendete

er sich später dem Bankwesen zu und erwarb bedeutenden Reichthum, zu welchem eine anlässlich des Napoleon'schen Staatsstreiches vom 2. December 1852 erfolgreich vollführte Rentenspeculation die Grundlage schuf. Nunmehr in der Finanzwelt immer festeren Fuss fassend, nahm er auch an der Leitung verschiedener grosser Unternehmungen theil, so namentlich im Verwaltungsrathe der Theissbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn gleich seit deren Gründung (1856). Nach der Ernennung des Präsidenten der letztgenannten Bahn, Grafen Constantin von Wickenburg, zum Handelsminister (4. Februar 1861) wurde v. Schey dessen Nachfolger an der Spitze der Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn und bekleidete diese Stelle bis zu seinem Ableben. Er hatte daher noch vollen Antheil an den Verhandlungen über die Verstaatlichung dieser Bahn. Durch die Gründung der Wiener Handelsakademie (1857) erwarb er sich grosse Verdienste um die Hebung des commerciellen Unterrichtes. Bei der Einweihung des eigenen Gebäudes dieser Anstalt — am 12. October 1862 — erhielt er, als Präsident derselben, den Orden der Eisernen Krone und infolge dessen den österr. Ritterstand (December 1863). Sechs Jahre später, nämlich im October 1869 erhielt er den gleichen Orden II. Cl., womit die Erhebung in den Freiherrnstand verbunden war. Er war grossherzogl. hessischer Geheimrath und Generalconsul etc. Als Hauptförderer des »Wiener Stadttheaters« bethätigte er seinen Kunstsinn und durch mannigfache Stiftungen seine Humanität. — Das Bild wurde im Jahre 1870 von Dauthage gezeichnet.

632) Büste des Friedrich Schey Freiherrn von Koromla, Präsidenten des Verwaltungsrathes der Kaiserin Elisabeth-Bahn von 1861 bis 1881. (Biographie s. Nr. 631.) Die Büste wurde im Jahre 1873 modellirt. (Geschenk der Familie des Genannten.)

633) Bildnis (grosses Oelgemälde in Rahmen): Karl Ritter v. Keissler, k. k. Hofrath, General-Director der Kaiserin Elisabeth-Bahn, geboren am 19. Juni 1808 in Tuschkau in Böhmen, gestorben am 3. April 1879 zu Wien, wollte sich dem Lehrstande widmen, trat jedoch im Alter von 26 Jahren in das Prager Polytechnicum ein und wurde schon zwei Jahre nachher, obzwar selbst noch Hörer, zum Adjuncten für das Baufach ernannt und bald darauf mit der Leitung des Baues und Betriebes der Prag-Lanaer Pferdeeisenbahn betraut, deren letzte Strecke im Jahre 1836 zur

Eröffnung gelangte. Sodann war er bei der Wien-Raaber Bahn, bezw. Wien-Gloggnitzer Bahn thätig, baute die Strecke Liesing—Gumpoldskirchen derselben und nahm auch Tracenstudien am Semmering vor. Von ihm stammten die (von 1840—1841) ausgearbeiteten Projecte zur Umgehung des Semmering und Führung der Bahn von Wr.-Neustadt über Aspang und Edlitz nach Graz, sowie später dasjenige für die Linie von Gloggnitz über Payerbach durch die Prein und die Kampalpe nach Spital (s. Nr. 308), welche einen 6 km langen Tunnel erfordert hätte und darum ausser Betracht blieb. Im März 1842 als Ober-Ingenieur bei den k. k. Staatseisenbahnen angestellt, wurde K.. gleich nachdem die a. h. Entschliessung bezüglich des Baues der nördlichen Staatsbahn erflossen war (3. August 1842), mit der Ausführung der Strecke Olmütz—Pardubitz und zur Zeit der Vollendung des Baues, d. i. im Jahre 1845, mit der Einrichtung des Betriebes der Linie Olmütz—Prag betraut, welcher jedoch nicht in Staatsregie geführt, sondern an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpachtet worden war. Vom Jänner 1849 an fungirte er an Stelle Stopsels als General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, erhielt jedoch am 29. Jänner 1850 die Berufung als k. k. Ober-Inspector bei der k. k. General-Direction der Communicationen, nahm im März 1850 an den Verhandlungen über die Auflösung des Pachtbetriebes theil, gewann nachher bei dem am 1. Mai 1850 begonnenen staatlichen Eigenbetriebe der nördlichen Staatsbahn, u. zw. als Vorstand der k. k. Betriebsdirection Prag einen wesentlich erweiterten Wirkungskreis. Im Jahre 1852 in das Handelsministerium zurückberufen, führte er das Referat für Eisenbahnbetrieb. Nach dem Verkaufe der nördlichen und südöstlichen k. k. Staatsbahnen (1855) verliess er jedoch neuerdings den Staatsdienst, verfasste in kurzer Frist das Hauptproject für die Kaiserin Elisabeth-Bahn und trat hierauf an die Spitze der Geschäftsleitung dieser am 8. März 1856 concessionirten Bahn. Auf diesem Posten verblieb er bis zu seiner am 1. September 1875 erfolgten Uebernahme in den Ruhestand. Unter seiner Leitung wurden alle Linien dieser Bahn, ferner 1869—1872 die, wegen der eingetretenen grossen Rutschungen, sehr mühselig gewesene Umgestaltung der Linz-Budweiser Pferdebahn (erste österr. Eisenbahn) in eine Locomotivbahn ausgeführt und 1873—1875 die Salzburg-Tiroler

Bahn, eine schwierige Gebirgsbahn, erbaut. K. hatte mehrfache staatliche Auszeichnungen erhalten, so namentlich den Franz Josef-Orden, dann den Orden der Eisernen Krone (5. August 1863), mit welchem die Erhebung in den Ritterstand (18. November 1863) verbunden war, das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens (11. November 1867) und den Titel eines Hofrathes (6. Juni 1871) etc. etc. — Vor seinem Rücktritte errichtete er mit dem Capitale von 7000 fl. eine Stiftung zur Unterstützung von unverschuldet in Nothlage gerathenen Beamten und Dienern der Kaiserin Elisabeth-Bahn, bezw. deren Witwen und Waisen. Das von dem Wiener Künstler Wilhelm Vita im Jahre 1876 gemalte Bild war für den damals im neuen Administrationsgebäude am Westbahnhofe eingerichteten grossen Sitzungssaal bestimmt, in welchem gemäss eines Beschlusses des Verwaltungsrathes der Kaiserin Elisabeth-Bahn die Porträts ihrer Generaldirectoren zur bleibenden Erinnerung Platz finden sollten. Nach der Verstaatlichung der genannten Bahn wurde das Bild dem Eisenbahn-Museum einverleibt.

634 Bildnis (in Rahmen) des in voriger Nummer genannten Generaldirectors der Kaiserin Elisabeth-Bahn; gezeichnet im Jahre 1860 von Eduard Kaiser in Wien.

635 Bildnis (in Rahmen): Vincenz Alfred Michel Ritter von Westland, geboren zu Prag am 5. April 1817, gestorben zu Wien am 25. October 1891, absolvirte die technischen Studien in Prag, hörte auch Staatsrechnungswissenschaften, erlernte nebstdem das Maurerhandwerk und legte Anfangs 1838 die Prüfung zum Landbaumeister für Böhmen ab. Inzwischen hatte er schon bei der böhmischen Ober-Baudirection Dienste genommen, in welchen er fast sechs Jahre lang, nämlich bis zu seiner am 15. März 1840 erfolgten Einberufung zum k. k. Hofbaurathe verblieb. Hier stand er bis 7. April 1842 und weiterhin bei der damals errichteten Generaldirection für die k. k. Staatseisenbahnen, bezw. beim Handelsministerium in Verwendung, u. zw.: in der Zeit von 1850—1854 als k. k. Rechnungsrath beim Baue der Semmeringbahn. Im April 1856 verliess er den Staatsdienst und trat als Ober-Ingenieur zu der kurz vorher concessionirten Kaiserin Elisabeth-Bahn über. Am 1. December 1857 rückte er zum Inspector, fünf Jahre später zum Ober-Inspector und am 1. Juli 1869 zum General-Inspector vor. Seit Februar 1859 mit

der Stellvertretung des Directors betraut, behielt er dieselbe bei, bis er am 1. Mai 1874 in den Ruhestand übernommen wurde. Die ganze Zeit über mit der Leitung des executiven Betriebsdienstes betraut, gelang es ihm, sich den Ruf eines tüchtigen Fachmannes zu erwerben und bei verschiedenen Anlässen besonders hervorzuthun, z. B. bei der Bewältigung des grossen Exportes im Herbste 1861, bei der Zustandebringung des süddeutschen Eisenbahnverbandes (1863), bei den Leistungen der Eisenbahnen während der Ereignisse des Jahres 1866, bei verschiedenen Neuerungen im Verkehrsdienste etc. Es wurden ihm mehrfache staatliche Auszeichnungen zutheil; er war Besitzer des Goldenen Verdienstkreuzes mit der Krone, Ritter des Franz Josef-Ordens, kaiserlicher Rath (Ende 1866), erhielt am 11. Mai 1870 den Orden der Eisernen Krone III. Classe, mit welchem die Erhebung in den Ritterstand verbunden war, dann im December desselben Jahres auch die Würde eines k. k. Truchsessen und am 20. Jänner 1873 den Titel und Charakter eines Regierungsrathes. Nach dem Scheiden aus der Activität wurde er Mitglied und nachher Vicepräsident des Verwaltungsrathes der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. — Das Bildnis haben seine Beamten ihm gewidmet; gezeichnet wurde dasselbe von Kriehuber im Jahre 1866.

636) Bildnis (in Rahmen): Carl von Stradiot, Ober-Inspector (später Director) und Vorstand der Controle der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn, geboren am 19. März 1819 zu Blatna in Böhmen, gestorben am 24. April 1879 zu Wien. Er absolvirte die technischen Studien in Prag, sodann den dreijährigen Curs der Architektur an der Akademie der bildenden Künste in Wien, wurde am 19. August 1844 als unentgeltlicher Ingenieur-Praktikant in den Dienst des k. k. Hofbaurathes aufgenommen, sodann am 3. Jänner 1850 zum Baueleven der k. k. General-Baudirection ernannt und noch im selben Jahre zum Ingenieur-Assistenten I. Cl. befördert. Am 29. März 1855 in der Eigenschaft eines Rechnungsrathes und Vorstandes der technischen Rechnungs-Abtheilung zur k. k. Landes-Baudirection für Croatien und Slavonien in Agram versetzt, verblieb er auf diesem Posten bis er am 6. Juni 1857 mit dem Range eines Ober-Ingenieurs in die Dienste der Kaiserin Elisabeth-Bahn übertrat. Hier rückte er allmälig zum Inspector, bezw. Ober-Inspector (Juli 1869)

und, anlässlich der Neuorganisirung der gesellschaftlichen Verwaltung, am 1. April 1874 zum Director und Vorstand der Directions-Abtheilung (VI) für die Controle vor. Am 3. Juni 1876 trat er in den Ruhestand. — Dem im Jahre 1873 von Dauthage gezeichneten Bilde ist die Widmung beigesetzt: »aus Hochachtung und Dankbarkeit von den Beamten dieser Directions-Abtheilung«.

637) Bildnis (in Rahmen): Carl Ritter v. Hornbostel, k. k. Regierungsrath, em. Maschinendirector der Kaiserin Elisabeth-Bahn, geb. am 22. Juli 1825 zu Wien, besuchte die damals bestandene Realschule am k. k. Polytechnicum zu Wien, trat 1839 sogleich in den zweiten Jahrgang der Technik ein und widmete sich hauptsächlich der Mechanik. Nach Vollendung der Studien war er vier Jahre hindurch in der Maschinenfabrik von H. D. Schmid, sodann im Auslande thätig, bis er nach seiner 1848 erfolgten Heimkehr Aufnahme in den Staatsdienst gefunden (26. März 1849). Er war anfänglich Ingenieur-Assistent bei der Section für Staatseisenbahnbetrieb im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten, wurde aber schon nach einigen Monaten zum Ingenieur befördert und der am 15. December 1849 errichteten k. k. General-Baudirection zugetheilt. Hier diente er unter Ghega und lenkte die Aufmerksamkeit der Fachkreise auf sich, als er 1851—1852 die ersten eisernen Brücken construirte. Von 1852—1853 war er beim Semmeringbahnbau und weiterhin beim Baue der südlichen Staatsbahn thätig. Der Verkauf der staatlichen Linien führte ihn in die Dienste der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, bei welcher er ab 23. Juni 1855 die Stelle eines Ober-Ingenieurs und Vorstandes des Constructions-Bureaus einnahm. Am 15. April 1856 trat er in der Eigenschaft eines Ober-Ingenieurs zu der damals eben entstandenen Kaiserin Elisabeth-Bahn über, wo er insbesondere mit Brückenbauten und mit der Leitung des Maschinenwesens betraut war. Alle auf den älteren Linien dieser Bahn vorkommenden Eisenbrücken — darunter die beiden Donaubrücken bei Mauthausen und Steyregg, welche zugleich die ersten grossen Brücken waren, deren Ausführung inländischen Werken zufiel — wurden nach seinen Plänen gebaut, desgleichen mehrere andere Brücken, bezüglich deren er im Wettbewerbe Sieger geblieben, so beispielsweise in Wien die Schwarzenbergbrücke, die Leopoldsbrücke und der Magdalenensteg über den Wienfluss (die

nun sämmtlich den Bauten der Wiener Verkehrsanlagen weichen mussten) und die Franz Josef-Brücke über den Donaustrom bei Floridsdorf. Vom 18. April 1874 bis 22. Juni 1882 war er Maschinendirector; an letzterem Tage erfolgte seine Uebernahme in den Ruhestand, bei welchem Anlasse er mit dem Titel eines Regierungsrathes ausgezeichnet wurde. Schon lange vorher, nämlich zur Zeit der Eröffnung der Linie Wien—Salzburg (1860), war ihm das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone, und nach Beendigung des Baues der Franz Josef-Brücke auch der Orden der eisernen Krone verliehen worden (1. September 1874), mit welchem die Erhebung in den Ritterstand verbunden war. — Das Bild wurde von Fritz nach einer Photographie aus dem Jahre 1880 lithographirt.

638) Bildnis (in Rahmen): Johann Zelnitzek, k. k. Regierungsrath und Central-Director der Kaiserin Elisabeth-Bahn, geb. am 13. Februar 1826 zu Dukovan in Mähren, trat gleich nach Absolvirung des Wiener Polytechnicums als Ingenieur-Assistent in den Dienst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (September 1847), wurde bei der Auflösung des von dieser Gesellschaft geführten Pachtbetriebes auf der k. k. nördlichen Staatsbahn, am 1. Mai 1850, in den Staatsdienst übernommen und stand hier zunächst bei der k. k. Betriebsdirection Prag, nachher aber bei der zur Uebernahme der Wien-Gloggnitzer Bahn in das Eigenthum des Staates bestellten Commission in Verwendung. Am 1. Jänner 1855 trat er als Vorstand des Materialwesens zur Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und am 1. Juni 1856 in gleicher Eigenschaft zur Kaiserin Elisabeth-Bahn über. Hier erstieg er die ganze Stufenleiter bis zum Central-Director, welchen Rang er am 1. April 1874 erhielt. Ein Jahr vorher fungirte er in ausserordentlicher Mission als Leiter der Arbeiten zur Behebung der grossen Rutschungen auf der Strecke Mauthausen—Gaisbach der damals für den Locomotivbetrieb umgestalteten Linz-Budweiser Bahn. Vom 1. Jänner bis Ende October 1882 war er Stellvertreter des Vorstandes der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb und schied sodann am 1. November 1882 aus der Activität, übernahm jedoch zugleich die Leitung des Salzgeschäftes dieser Direction. Erst im Alter von 69 Jahren zog er sich vollends ins Privatleben zurück (9. Jänner 1895). Er ist im November 1876 mit dem Franz Josef-Orden, im September 1882 mit dem Titel eines Regierungs-

rathes und im April 1885 mit dem Orden der eisernen Krone ausgezeichnet worden. — Das Bild wurde im Jahre 1856 von Eybl angefertigt und trägt die Widmung: »Zur freundlichen Erinnerung und als Zeichen wahrer Hochachtung ihrem verehrten Chef gewidmet von den Mater.-Verwalt.-Beamten für den techn. Betrieb der k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.«

689) Bildnis (in Rahmen): Karl Barychar, später Ritter v. und k. k. Hofrath, geb. am 14. August 1812 zu Chlumetz in Böhmen, gest. am 21. Mai 1893 zu Graz, besuchte das Gymnasium in Königgrätz, sowie die philosophischen Curse an der Universität in Prag und absolvirte nachher die dortige Technik, trat sodann bei der böhmischen Landes-Baudirection in den Staatsdienst ein (November 1835), wurde am 18. März 1839 dem Kreisamte in Budweis zugewiesen, später abermals zur Baudirection einberufen und bei der Ausarbeitung des Projectes für die Eisenbahnlinie Prag—Dresden beschäftigt. Seitdem diente er ununterbrochen beim Eisenbahnwesen. Am 20. März 1842 erhielt er eine »Bestallung« als Assistent bei der k. k. Generaldirection für die Staatseisenbahnen und rückte bei dieser Behörde, bezw. bei der an ihre Stelle getretenen General-Baudirection und später k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten bis zum Ingenieur I. Classe vor (2. August 1854). Im letzten Abschnitte dieser Periode stand er beim Baue der Semmeringbahn in Verwendung. Ende August 1856 trat er als Ober-Ingenieur in die Dienste der Kaiserin Elisabeth-Bahn über, wo er zunächst an den Bauarbeiten, dann an der Einrichtung des Betriebes theilnahm, seit der mit Ende December 1862 eingetretenen Beförderung zum Inspector aber dem Verkehrs-Inspectorate vorstand, bis er anlässlich der zu Beginn des Jahres 1871 erfolgten Reorganisirung der k. k. General-Inspection der österr. Staatsbahnen in den Staatsdienst zurückkehrte. Am 12. April 1871 zum Regierungsrathe und Vorstande der Betriebsabtheilung der eben erwähnten Aufsichtsbehörde ernannt, befasste er sich zunächst mit den Agenden des äusseren Betriebes, alsbald aber auch mit den inneren Angelegenheiten der Eisenbahnen. Seiner Einwirkung wurden die damals gegen einzelne Verwaltungen getroffenen ernsten Massnahmen zugeschrieben. Bei der Sequestration der österr. Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (7. October 1872) zum Sequester derselben bestellt, versah er dieses Amt bis zum

31. Juli 1875, als dem Tage der Wiedereinsetzung der Gesellschaft in ihre vollen Rechte. Einen Monat später trat er in den Ruhestand. Von den ihm zutheil gewordenen Auszeichnungen sind besonders zu erwähnen: das Goldene Verdienstkreuz mit der Krone (1859), der Franz Josef-Orden (3. December 1866), der Orden der eisernen Krone (15. September 1871), womit die Erhebung in den Ritterstand verbunden war. Am 22. Juni wurde er mit dem Titel eines Hofrathes bekleidet. Er war auch in der Fachliteratur thätig; seine Schrift über die »Berechnung der Kosten für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtentransport auf den Eisenbahnen« (Wien 1877) war eine der ersten dieser Art. — Das Bild wurde im Jahre 1867 von Dauthage gezeichnet und war eine Widmung von den Beamten der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

640) Bildnis (in Rahmen): Carl Schwarz, später Freiherr von, k. k. Baurath, geb. am 23. Juli 1817 zu Söhle bei Neutitschein in Mähren, gest. am 21. October 1898 zu Salzburg, hatte in seiner Heimat das Maurergewerbe erlernt, späterhin aber durch Selbstbildung auch viele theoretische Kenntnisse erworben und an der Akademie in Olmütz die technischen Curse absolvirt, worauf er in dieser Stadt einige Bauten ausführte. Von einer Studienreise aus Italien zurückgekehrt, lernte er als Leiter des Baues der Flachsspinnerei in Mähr.-Schönberg (1842) den Bauunternehmer Franz Klein (s. Nr. 288) kennen, der ihn für seine Unternehmungen gewann, wodurch Sch. nun auch zum Eisenbahnbaue kam. Er nahm an der Ausführung des Tunnels bei Chotzen und des grossen Viaductes in Carolinenthal bei Prag (s. Nr. 275), ferner an dem Baue der Linie Prag—Bodenbach und, nach deren Vollendung im Jahre 1851, auch an jenem der Strecke Bochnia—Dembica der k. k. östlichen Staatsbahn theil. Im Jahre 1856 war er schon Generalbevollmächtigter der Unternehmung Gebrüder Klein beim Baue der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Nachher trat er, theils in Gemeinschaft mit der genannten Baufirma, theils selbstständig als Unternehmer auf; ersteres insbesondere bei der Kronprinz Rudolf-Bahn, letzteres bei der Salzburg-Tiroler Bahn, von deren Ausgangsstrecke Salzburg—Hallein er, gleichwie von der Braunau-Strasswalchener Bahn auch der Concessionär, bezw. Mitconcessionär gewesen. Sein letzter grosser Eisenbahnbau war die Galizische Transversal-

bahn. In Anerkennung seiner Leistungen waren Sch mehrere staatliche Auszeichnungen verliehen worden, u. zw.: das Goldene Verdienstkreuz (1865), der Franz Josef-Orden (1866), der Titel eines Baurathes (1867), der Orden der eisernen Krone (19. November 1868), mit welchem der Ritterstand verbunden war, endlich (10. Juli 1872) die Erhebung in den Freiherrnstand. — Das Bild ist von Ig. Eigner — etwa 1873 — gezeichnet.

641) Bildnis (in Rahmen): Alois Czedik von Bründelsberg, später Freiherr, k. k. Sections-Chef a. D., Generaldirector der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn etc. etc., geboren zu Agram am 14. November 1830, besuchte die philosophischen Curse an der Wiener Universität und trat bald nach Ausbruch der Wirren des Jahres 1848, während welcher er kurze Zeit hindurch als Commandant des philosophischen Corps der akademischen Legion fungirte, in den Militärdienst, machte als Officier den ungarischen Feldzug mit und tauschte 1851 den Militärstand mit dem Lehramte. In diesem wirkte er als Professor der Geographie und Geschichte zunächst am Gymnasium in Teschen, sodann an der 1853 von der Commune Wien eröffneten Wiedener Realschule. Im Jahre 1861 vom vierten Wiener Wahlbezirke in den niederösterreichischen Landtag und von diesem in den Landesausschuss gewählt, nahm er nun auch am politischen Leben theil, zumal nach seiner 1869 erfolgten Entsendung in das Abgeordnetenhaus, welchem er als Mitglied der Verfassungspartei bis 1873 angehörte. Am 6. Mai 1870 zum Sections-Chef im Unterrichts-Ministerium ernannt, versah er diesen Posten unter den Ministern Stremayr und Tschabuschnigg, gab ihn aber nach der Berufung des Cabinets Hohenwarth (6. Februar 1871) auf, übernahm fünf Monate später die Direction und nachher das Curatorium der Wiener Handelsakademie. Am 27. Juni 1873 erfolgte seine Ernennung zum administrativen Director und Generaldirector-Stellvertreter der Kaiserin Elisabeth-Bahn, deren Verwaltungsrathe er schon seit 1868 als stellvertretendes und seit 16. Mai 1872 als wirkliches Mitglied angehört hatte. Zwei Jahre später wurde er, als Nachfolger Keissler's (s. Nr. 633), Generaldirector der genannten Bahn (1. September 1875) und verblieb auf diesem Posten bis zu deren Verstaatlichung. Unmittelbar nach der Uebernahme der selbstständigen Geschäftsführung der genannten Bahn vollendete er die von ihm schon 1874 begonnene Reform der verschiedenen

Dienstzweige und schuf alsbald neue Wohlfahrtseinrichtungen für das Personale, so namentlich die Spar- und Vorschusscasse (1. October 1877) und den Schulfonds-Verein (31. December 1877) — den ersten seiner Art. Er war auch der erste Fürsprecher und Förderer der 1882 vom Club österr. Eisenbahnbeamten ins Dasein gerufenen Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte. Vom Jahre 1880 an hatte er hervorragenden Antheil an der Vorbereitung und Durchführung der damals von der Regierung eingeleiteten Verstaatlichungs-Action, welche von der Uebernahme der Kaiserin Elisabeth-Bahn in den Staatsbetrieb ihren eigentlichen Ausgang nahm. Hierauf wurde er zum provisorischen Vorstande der am 27. December 1881 errichteten k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien und nach der definitiven Organisirung dieser staatlichen Verwaltungsstelle — am 24. Juni 1882 — zum Präsidenten derselben, sowie zugleich zum Sections-Chef im Handelsministerium ernannt. Damals legte er sein, seit 1879 neuerdings innegehabtes Abgeordneten-Mandat nochmals zurück, wurde jedoch am 12. Jänner 1883 auf Lebensdauer in das Herrenhaus des österr. Reichsrathes berufen. Neben der Dienstesorganisation des wiedererstandenen Staatsbetriebes und der Einführung verwohlfeilter Fahr- und Frachtpreise bewerkstelligte Cz. damals auch die Convertirung der Prioritäten der Kaiserin Elisabeth-Bahn und brachte diese grosse Operation ohne jede Beihilfe von Finanz-Instituten blos mit dem eigenen Personale, erfolgreich zur Durchführung (Juni 1883). Anlässlich der Neuorganisation der Staatseisenbahn-Verwaltung erfolgte am 12. Juli 1884 seine Ernennung zum Präsidenten der mit 1. August 1884 activirten »k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen«, der in jenem Zeitpunkte bereits 4640 km Bahn unterstanden. Bei dieser Ernennung erhielt er auch das Commandeurkreuz des Leopold-Ordens, womit die Erhebung in den Freiherrnstand verbunden war. An die Spitze der k. k. Generaldirection gestellt, oblag ihm zunächst die Aufgabe, aus dem auf die verschiedensten Verwaltungsformen eingewöhnten Personale der verstaatlichten Bahnen in kürzester Frist einen einheitlich functionirenden Verwaltungskörper zu schaffen, um den grossen Aufgaben der neuen Organisation gerecht zu werden. Nachdem dies erzielt war, bewirkte Cz. in rascher Folge umfassende Erweiterungen und Verbesserungen der baulichen wie

auch der Sicherheits-Anlagen auf dem staatlichen Betriebsnetze wiederholte Vermehrungen des Fahrparkes, die Ausgestaltung der österr. Bodenseeschiffahrt und mannigfache Massnahmen für die Hebung des Verkehres, von denen insbesondere die Einführung des sogenannten »Kreuzer-Zonentarifes« (16. Juni 1893) hervorzuheben ist. Ausserdem blieb sein Augenmerk fortgesetzt der gedeihlichen Weiterentwicklung der Personal-Einrichtungen zugewendet. Anlässlich der im December 1891 eingetretenen Umgestaltung der Staatseisenbahnverwaltung zog sich Cz. mit a. h. Bewilligung vom 9. Jänner 1892 in den Ruhestand zurück, wobei er das Grosskreuz des Franz Josef-Ordens erhielt. Die Würde eines geheimen Rathes war ihm schon am 10. November 1887 verliehen worden. Ausser den bereits erwähnten Auszeichnungen besitzt er auch den Orden der eisernen Krone (seit 22. April 1868), und ist Ehrenbürger vieler Städte und Landgemeinden. Bei seinem Rücktritte widmete er ein Capital von fl. 20.000 zur Errichtung einer »Stiftung für österr. Eisenbahn-Invaliden«, dessen Interessen zu Unterstützungen solcher Eisenbahn-Bediensteten, bezw. Arbeiter zu verwenden seien, welche bei Ausübung ihres Dienstes durch eigenes Verschulden verunglückt sind. Viel früher schon (1883) hatte er eine »Ausstattungs-Stiftung« für Töchter von Bediensteten der k. k. Staatsbahnen im Betrage von fl. 12.000 errichtet, mit der Widmung, dass die bezüglichen Jahreszinsen jeweils eine Ausstattung bilden sollen. — Das Bild wurde im Jahre 1879 von Dauthage gezeichnet.

642) Bildnis (in Rahmen): »Alois Czedik von Bründelsberg, Abgeordneter für die Stadt Wien, IV. Wahlbezirk (Wieden) 1861« (s. vorst. Nr. 641); gezeichnet von Ed. Kaiser.

643) Mappe mit Erinnerungen an die kirchliche Einweihung der Kaiserin Elisabeth-Bahn in der Station Penzing am 19. November 1858.

Inhalt:

a) »Einladung zur kirchlichen Einweihung der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn, welche am 19. November 1858, als dem Tage des glorreichen Namensfestes Allerhöchst Ihrer Majestät der Kaiserin Elisabeth, Vormittags um 11 Uhr, am Bahnhofe zu Penzing stattfinden wird. — Vom Verwaltungsrathe.« (Die Eröffnung der ersten Strecke dieser Bahn, u. zw.: jener von Wien nach Linz (188·5 km) hat jedoch erst am 18. December 1858 stattgefunden.)

b) Programm für die vorstehend erwähnte Feier. Aus demselben ist zu entnehmen, dass die Einweihung von dem Herrn Weihbischofe Dr. Zenner vorgenommen, dass sodann vom Präsidenten des Verwaltungsrathes Grafen Wickenburg eine Ansprache gehalten wurde, worauf sich »unter Pöllerschüssen, unter Glockengeläute und unter Anstimmung der Volkshymne durch eine Regimentscapelle, die auf dem Schienenwege aufgefahrenen Züge langsam in Bewegung setzten, mit deren Verschwinden aus dem Bahnhofe die Festlichkeit das Ende erreichte«;

c) Innenansicht der festlich geschmückten Station Penzing;

d) Abbildung des Weiheactes und der ihrer Einsegnung harrenden Züge;

e) Abbildung des Zelt-Pavillons mit der Statue Ihrer Majestät der Kaiserin Elisabeth, welche Statue nachher im Vestibule des Wiener Westbahnhofes ihren bleibenden Standplatz erhielt.

644) Mappe, enthaltend die mittels Verordnung des Handelsministeriums vom 3. April 1857 verlautbarte »Vorschrift über die Uniform der Beamten und die Dienstkleidung der Diener der Privateisenbahngesellschaften und concessionirten Staats-Eisenbahn-Betriebsunternehmungen«, wie auch die betreffenden Zeichnungen (9 Blätter Buntdruck). Diese mit a. h. Entschliessung vom 14. März 1857 genehmigte Vorschrift war die erste, welche hinsichtlich der Uniformirung des Personales der Privatbahnen in Oesterreich erlassen wurde, und hatte, wegen des damals schon im Vollzuge gewesenen Aufgebens des erstmaligen Staatsbahnsystems, auch auf »concessionirte Betriebsunternehmungen« für Staatsbahnen Bedacht genommen. Sie gliederte die Beamten-Uniform nach sechs Rangstufen, nämlich Kategorie I bis III Oberbeamte und IV bis VI Beamte (s. Taf. I bis III) und die Dienstkleidung der Diener in 5 Classen (s. Tafel IV und V). Die Tuchfarbe für sämmtliche Equipirungsstücke war blau, die Egalisirung orangegelb, die Distinction in Silber. Die nach französischer Art gehaltenen Schnitte der Uniformen, sowie die als Distinction dienenden Silberstickereien zu denselben (Taf. VI bis IX) wurden von dem Costume-Director der k. k. Hoftheater, Girolamo Franceschini, entworfen. Die erste

allgemeine Abänderung dieser Uniformirung und der bezüglichen Vorschrift erfolgte rücksichtlich der Beamten und Unterbeamten im Jahre 1885.

645) Original-Galauniform eines Beamten IV. Kategorie der Kaiserin Elisabeth-Bahn, entsprechend der Uniformirungs-Vorschrift vom Jahre 1857 (vgl. Nr. 644) und bestehend aus Rock, Beinkleid, Hut, Degen mit silberner Steckkuppel. — (Geschenk des Eisenbahnuniform-Lieferanten Herrn Carl Leitner.)

646) »Fahrplan (in Rahmen) für die Personenzüge auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn zwischen Wien und Linz, giltig vom 15. December 1858 bis auf Weiteres«, handschriftlich ausgefertigt von der Betriebs-Direction dieser Bahn. Es war dies die erste Fahrordnung für die an eben dem vorbezeichneten Tage eröffnete erste (188·5 km lange) Strecke der Kaiserin Elisabeth-Bahn und umfasste im Ganzen nur vier Züge, nämlich je einen für die ganze Strecke Wien—Linz, bezw. Linz—Wien und je einen Localzug Wien—St. Pölten, bezw. St. Pölten—Wien. Die Fahrzeit für die ganze Strecke betrug 7½ Stunden.

647) Bild (in Rahmen): Die Einweihung der »Wien-Münchener Eisenbahn« (Wien—Salzburg—München) am Morgen des 12. August 1860. Die Zeichnung veranschaulicht die in Gegenwart des Königs und des gesammten Hofstaates in dem festlich geschmückten Münchener Bahnhofe vollzogene Einsegnung der Locomotiven durch den Erzbischof von München. Unmittelbar nach dieser Feierlichkeit gingen die beiden, schon bereit gestandenen Züge unter Führung des Oberstpostmeisters Grafen von Reigersberg und Generaldirectors von Brück nach Salzburg ab, um daselbst den Kaiser von Oesterreich zu empfangen. — Originalzeichnung von C. E. Doepler.

648) Bild (in Rahmen), darstellend die zur Feier der Eröffnung der »Wien-Münchener Eisenbahn« (Wien—Salzburg—München) am 12. August 1860 von der Stadt München im dortigen Rathhaussaale veranstaltete Abendunterhaltung. — Originalzeichnung von C. E. Doepler.

649) Mappe mit Erinnerungen an die Festlichkeiten aus Anlass der Eröffnung der (ganzen) Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Strecke Salzburg—München am 12.—13. August 1860. (Die einzelnen

Theilstrecken der Linie Wien—Salzburg wurden schon früher dem Verkehre übergeben).

Inhalt:

a) »Einladung zur feierlichen Eröffnung der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn von Wien bis Salzburg am 12. August 1860.« Diese Karte zeigt Sinnbilder des Handels und Verkehres und Ansichten von Wien und Salzburg.

b) Begleitschreiben zu den Einladungen, ausgefertigt vom Verwaltungsrathe der Kaiserin Elisabeth-Bahn am 3. August 1860 und unterzeichnet vom Präsidenten Grafen Wickenburg und dem Mitgliede A. Edler v. Dück.

c) Verzeichnis der zur feierlichen Eröffnungsfahrt erfolgten Einladungen.

d) »Programm für die feierliche Eröffnung der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn von Wien bis Salzburg im Anschlusse an die königl. Bayerische Bahn von Salzburg bis München.« Dasselbe besagt — in Kürze zusammengefasst — Folgendes: Abfahrt von Wien am Nachmittage des 11. August, Ankunft in Linz um 7 Uhr Abends; daselbst Abendunterhaltung im Redoutensaale, veranstaltet von der Gemeinde und den Ständen; die Gäste bleiben im Reisekleide und finden ihr Gepäck in den für sie bestimmten Nachtquartieren. Ankunft Sr. Majestät des Kaisers in Linz am Morgen des 12. August, sodann Beginn der Eröffnungsfahrt Linz—Salzburg; Ankunft daselbst um die Mittagsstunde; gleichzeitiges Eintreffen der königl. Bayer. Züge mit Sr. Majestät dem Könige; Schlusssteinlegung im Bahnhof-Vestibule und kirchliche Einweihung der Bahn. Hierauf Gabelfrühstück, dann Weiterfahrt nach München. (Die dortigen Festlichkeiten sind sub *g*—*i* verzeichnet.) Am 14. August Rückfahrt nach Wien; Einholung und Bequartierung der fremden Gäste seitens der Commune. Am 15. August Festmahl in den Sälen des kaiserl. Augartens; um 7 Uhr Abends Vorträge des Wiener Männergesangvereines, sodann Gartenbeleuchtung und Feuerwerk.

e) »Erinnerung an Salzburg am 12. August 1860« — ein mit den Wappen Salzburgs, sowie mit Ansichten von

Landschaften und Bauwerken der Stadt und ihrer Umgebung geziertes Gedenkblatt. Im oberen Mittelfelde ist die Eisenbahnbrücke über die Salzach, im unteren das Bahnhofgebäude abgebildet.

f) »Fest-Chor, gedichtet von Rudolf Hinterhuber, in Musik gesetzt von Alois Taux. Bei der feierlichen Eröffnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn vorgetragen (am Salzburger Bahnhofe) von der Salzburger Liedertafel«.

g) Einladungskarte zur »Eröffnungsfeier der München-Salzburg-Bahn und Kaiserin Elisabeth-Bahn am 12.—13. August 1860«; ausgefertigt von der Generaldirection der königl. bayer. Verkehrsanstalten für den Herrn Karl Distler k. k. Ober-Finanzrath. Die Karte zeigt im schönen Farbendruck die Münchner Bahnhof-Gebäude und eine Allegorie mit dem bayerischen Landeswappen und dem Löwen. Am Fusse der Einladung ist vermerkt: Festessen im Glaspalast. — Festvorstellung im Hoftheater. — (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Alfred Freiherrn von Buschman.)

h) »Einladung des Magistrates Namens der Stadtgemeinde München zur Abendunterhaltung im Rathhause am 12. August 1860, Abends 8 Uhr bei Vollendung der Wien-Münchner Bahn.« Die figurale Ausstattung der Karte besteht aus einer bekränzten, in voller Fahrt befindlichen Locomotive, auf welcher die Vindobona und die Monachia sich die Hände reichen. Das ganze Bild wird von den Schwingen des Dampfes getragen.

i) »Festgruss bei dem Bankett auf dem Münchner Rathhause am 12. August 1860«; Willkomm-Gedicht an die österreichischen Festgäste.

k) »Musik-Programm zur Eröffnungs-Feierlichkeit der München-Wiener Eisenbahn«, umfassend 14 Tonstücke.

l) »Festessen, München, den 13. August 1860«, — Speise- und Getränkekarte der Tafel im Glaspalaste, dargereicht von einem Pagen (Lithochromie).

650) »Album zur Erinnerung an die feierliche Eröffnung der Kaiserin Elisabeth-Bahn von Wien bis Salzburg im Jahre 1860.« Ausser textlichen Mittheilungen über die Gründung und bauliche Herstellung dieser Bahn, dann einer Beschreibung ihres Tracen-

zuges, wie auch der längs desselben gelegenen Orte und Landschaften, enthält das Denkbuch auch eine Serie schön und naturgetreu ausgeführter Abbildungen, nämlich: 1. Hauptgebäude des Wiener Bahnhofes; 2. Personenhalle daselbst; 3. Viaduct bei Neulengbach, Viaduct im Eichgraben, Personenhalle in St. Pölten, Tunnel bei Rekawinkel, Brücke über die Schönbrunnerstrasse; 4. Traunbrücke, Salzachbrücke, Bahnhof Melk, Bahnhof Lambach, Bahnhof Penzing; 5. Bahnhof Linz; 6. Bahnhof Salzburg; — und schliesslich eine Uebersichtskarte der Bahn.

651) Mappe, enthaltend eine graphische »Darstellung des totalen Verkehres der Westbahn (K. E. B.) auf den breitspurigen Bahnen, hinterlegter Weg, Bruttolast excl. Maschinen sowie Brennstoff- und Schmieröl-Verbrauch« in der Zeit von December 1858 (Eröffnung der Strecke Wien—Linz) bis Ende 1862. Laut dieser Statistik fiel die grösste Bewegung von Bruttolast (114,000.000 Centner-Meilen = 43,240.200 Tonnen-Kilometer) in die unmittelbar auf die Eröffnung auf Strecke Wels—Passau gefolgte Periode vom 1. September bis Ende October 1861 und hatte die damalige bedeutende Getreideausfuhr zur Ursache.

652) Abbildung (in Rahmen) des, anlässlich der am 4. September 1863 erfolgten Rückkehr Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I. vom Frankfurter Fürstentage festlich geschmückten Bahnhofes Neulengbach der Kaiserin Elisabeth-Bahn; gezeichnet von dem Assistenten Eduard Paris.

653) Abschrift des am 18. November 1863 ausgefertigten Ritterstands-Diplomes für den kaiserlichen Rath und Director der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Carl Keissler (s. Nr. 633).

654) Diplom (in Rahmen) über die seitens der internationalen Jury der Weltausstellung Wien 1873 erfolgte Zuerkennung der Verdienst-Medaille an die Kaiserin Elisabeth-Bahn. Die Urkunde trägt das Datum: Wien 18. August 1873 und die eigenhändigen Unterschriften Sr. kais. Hoheit des Erzherzogs Rainer als Präsidenten der kaiserl. Ausstellungs-Commission und des General-Directors der Ausstellung: Schwarz-Senborn.

655) Verdienstmedaille, zuerkannt der Kaiserin Elisabeth-Bahn von der internationalen Jury der Weltausstellung Wien 1873 (s. Nr. 654), Kupfer, 70 mm, Tautenhayn. A.: Brustbild n. r.

— Franz Josef I., Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc., apostol. König von Ungarn. — Unten: J. Tautenhayn. Stern. R.: Drei allegorische Figuren, darüber: Weltausstellung 1873, Wien. — Unten: Dem Verdienste.

656) »Tableau (in Rahmen) über die Organisation des Dienstes bei der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn, 1874—1878.« Dasselbe zeigt in schöner Aquarellzeichnung vom gesellschaftlichen Architekten Mor. Patzelt die ganze Gliederung und Verzweigung der Verwaltung, vom Generaldirector an (Centrum) bis hinaus zu den einzelnen Ingenieur-Sectionen.

657) »Graficon über den Executiv-Dienst der Kaiserin Elisabeth-Bahn und Vergleichung der Meter- und Klafter-Stationirung.« Auf Leinwand aufgezogenes und handschriftlich richtiggestelltes Tableau aus dem Jahre 1875.

658) Kundmachung der Direction der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn vom 1. September 1875, womit bekanntgegeben wird, dass auf Grund eines zwischen der Kaiserin Elisabeth-Bahn und dem Sequester der Braunau-Strasswalchener Eisenbahn abgeschlossenen Uebereinkommens der mit 31. August eingestellte Betrieb dieser Bahn vom 3. September angefangen von der Kaiserin Elisabeth-Bahn bis auf Weiteres wieder aufgenommen wird. (Die 37 km lange Braunau-Strasswalchener Eisenbahn stand seit ihrer Eröffnung, d. i. vom 10. September 1873 an, im Betriebe der Kaiserin Elisabeth-Bahn, welche — nachdem sie für die Betriebsspesen keine Deckung und auch mit ihren Kaufangeboten auf Seite der kleinen Unternehmung keinen Anklang gefunden — den Betrieb am 31. August 1875 einstellte. Dies hatte die sofortige Sequestration der letzteren zur Folge. Auf Grund des vom k. k. Sequester sodann unverweilt geschlossenen Uebereinkommens mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn wurde der Betrieb, wie oben erwähnt, am 3. September 1875 wieder aufgenommen.)

659) Bild (in Rahmen), darstellend den Unfall, welcher dem Lastzuge Nr. 951 am 19. November 1875 ($^1/_2$3 Uhr Früh) bei Profil 393 der Strecke Sulzau—Werfen der Salzburg-Tiroler Bahn (Kaiserin Elisabeth-Bahn) zugestossen ist. Infolge einer Felsabrutschung wurden die Maschine sammt dem Tender und dem Gepäckswagen aus dem Geleise und über den Bahndamm geworfen: hiebei erlitten die zwei Heizer leichte Verletzungen.

während der Locomotivführer Josef Hubinger, der von der Maschine herab in die Salzach gefallen war, unversehrt blieb. Für seine bei dem Ereignisse bewiesene Unerschrockenheit wurde ihm eine Geldbelohnung zuerkannt.

660) Autographirte Copie der anlässlich der feierlichen Schlusssteinlegung der »Schmelzbrücke« (Strassenüberfahrt) am Westbahnhofe in Wien ausgefertigten Urkunde, ddto. Rudolfsheim in Oesterreich unter der Enns, 12. August 1876, welche nebst den in Nummer 549 erwähnten geschichtlichen und technischen Daten noch weitere Einzelheiten über diesen Bau und die Beitragsleistungen zu demselben, sowie die Namen der Förderer des Werkes etc. enthält.

661) Bild (in Rahmen): Darstellung des Unfalles, welchen der Postzug Nr. 904 am 13. März 1876 in der Strecke Saalfelden – Zell am See der Salzburg-Tiroler Bahn (Kaiserin Elisabeth-Bahn) erlitten hat. Es entgleisten die Maschine (»Mittersill« Nr. 202) sammt dem Tender, der Gepäckswagen, die Postambulance und zwei Personenwagen, wobei Locomotive und Tender, wie auch die beiden ersterwähnten Wagen umstürzten. Verletzt wurde jedoch Niemand. Aus den sofort eingeleiteten Erhebungen hatte sich Folgendes ergeben: Die Maschine, deren hintere Achse beweglich war, schlingerte während der schnellen Fahrt, insbesondere nachdem im Gefälle der Dampf abgesperrt und sie dem Drucke des nachschiebenden Zuges ausgesetzt war. Sie gerieth hiedurch in eine schiefe Stellung; die Räder wurden an das Geleise angepresst und dieses selbst ausgebaucht, bis endlich der Bruch einer Schiene und damit die Entgleisung herbeigeführt wurde. Diese Ermittlungen erwiesen sich als sehr lehrreich für die Auffindung der bis dahin unbekannt gebliebenen Ursache von Entgleisungen schnellfahrender Züge in langen, geraden Strecken. — Die Zeichnung wurde durch den seither verstorbenen Ingenieur-Assistenten Ferdinand Martiensen, nach seiner an Ort und Stelle bewirkten Aufnahme, in den Tagen vom 13. bis 16. März 1876 angefertigt.

662) Bild (in Rahmen): Photographische Aufnahme des vorstehend beschriebenen Unfalles. Maschine, Tender und Gepäckswagen des Postzuges Nr. 904 erscheinen noch neben dem Geleise liegend, die übrigen entgleist gewesenen Wagen aber bereits wieder auf den Schienen stehend.

663) Bild (in Rahmen), darstellend den Unfall, welcher sich in der Nacht vom 11. auf den 12. September 1877 in der Station Minning (Strecke Neumarkt—Simbach) der Kaiserin Elisabeth-Bahn dadurch ereignete, dass der Locomotivführer des Güterzuges 95/b (II. Theil) denselben bei der Einfahrt in die genannte Station nicht rechtzeitig und kräftig genug anhielt, daher in den gleichzeitig ausfahrenden Zug 95 a (I. Theil) seitlich hineinfuhr. Die Folge dieses Anpralles war die Entgleisung der vor den ersterwähnten Zug gespannten Locomotive »St. Pölten Nr. 4«, welche auch vom Bahnkörper herab umstürzte. Beschädigungen von Personen kamen nicht vor.

664) Mappe mit zwei Graficons des Maximal-Zugsverkehrs auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn, während des grossen Getreideexportes im Herbste 1877. Aus denselben ist ersichtlich, dass in jener Campagne ein täglicher Verkehr von 53 oder, wenn die Theilung der Lasttrains besonders gezählt wird, 66 durchgehenden Zügen (davon 5 Schnellzüge und 9 Personenzüge), ferner 29 Localzügen vorgesehen war. Diese Blätter wurden für die Pariser Weltausstellung 1878 eigens gezeichnet.

665) »Musterheft der auf den Linien der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn bestehenden Carton-Billets; gedruckt bei L. C. Zamarski, Wien 1878.« Damals waren 96 verschiedene Gattungen von Fahrbillets im Gebrauche, davon 38 für den eigenen Verkehr, die übrigen für den Anschluss- und directen Verkehr mit fremden Bahnen.

666) Urkunde (in Rahmen), mittels welcher der Präsident der k. k. Central-Commission in Wien für die Pariser Weltausstellung 1878, Handelsminister von Chlumecky, unterm 4. Februar 1879 bestätigt, dass die Kaiserin Elisabeth-Bahn an der Corporativ-Ausstellung der österr. Eisenbahnen theilgenommen hat, welche von der internationalen Jury dieser Weltausstellung mit dem Grand Prix (Ehrendiplom) ausgezeichnet worden ist.

667) Diplom (in Futteral), mit welchem der im Jahre 1879 zur Hebung der Fluss- und Canalschiffahrt gegründete »Donau-Verein« beurkundet, dass er am 9. Juni 1879 die Kaiserin Elisabeth-Bahn als stiftendes Mitglied aufgenommen hat.

668) Bild (in Rahmen): Der Brand des Salzburger Bahnhofgebäudes in der Nacht des 29. Jänner 1880. Entstanden dadurch, dass

bei der Untertheilung eines Geschosses des Mitteltractes ein Tram zu nahe an den Schornstein gelegt worden war, kam das Feuer in der Bahnerhaltungskanzlei zum Ausbruche und griff derart um sich, dass der ganze Mittelpavillon bis zum Keller durchbrannte und in sich zusammenstürzte. — Die Bleistiftzeichnung wurde von dem damaligen Ingenieur der Bahnerhaltungs-Section Salzburg (nunmehrigen k. k. Baurath im Eisenbahnministerium) Ernst Baudisch an Ort und Stelle angefertigt.

669) Bild (in Rahmen): Der zweite Brand des Salzburger Bahnhofgebäudes. Derselbe war in der Nacht vom 13. auf den 14. Februar 1880, also fünfzehn Tage nach dem vorerwähnten ersten Brande, ausgebrochen und hat den ganzen Dachstuhl des Hofpavillon-Tractes eingeäschert. Die Bleistiftzeichnung wurde von dem damaligen Adjuncten der Ingenieur-Section Salzburg, Ferdinand Martiensen, nach der Natur angefertigt.

670) Aquarell-Skizze (in Rahmen) für die Schmückung der Locomotive des Sonderzuges, mit welchem Ihre königl. Hoheit die Prinzessin Stephanie von Belgien am 6. Mai 1881 zu ihrer Vermählung mit Sr. kais. Hoheit dem Kronprinzen Rudolph eingeholt werden sollte. — Die Zeichnung trägt die Unterschrift: Wottitz, 1. Mai 1881.

671) Bild (in Rahmen): Die nach der vorerwähnten Zeichnung decorirte Locomotive »Brüssel«, welche den Sonderzug mit der Braut des Kronprinzen Rudolph, Prinzessin Stephanie, und den königl. Belgischen Majestäten am 6. Mai 1881 nach Wien führte.

672) Bild (in Rahmen): Aussenansicht des anlässlich des Einzuges der Braut des Kronprinzen Rudolph, Prinzessin Stephanie von Belgien in Wien (6. Mai 1881) decorirten Wiener Westbahnhofes. Aquarellgemälde, ausgeführt von dem damaligen Ober-Ingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn Georg Rank.

673) Bild (in Rahmen): Innenansicht der anlässlich des Einzuges der Braut des Kronprinzen Rudolph, Prinzessin Stephanie von Belgien, in Wien (6. Mai 1881) decorirten Halle des Wiener Westbahnhofes. — Aquarellgemälde, ausgeführt von dem damaligen Ober-Ingenieur der Kaiserin Elisabeth-Bahn (nunmehriger k. k. Baurath im Eisenbahn-Ministerium) Georg Rank.

674) Mappe, enthaltend die in Lichtdruck reproducirten vier Blätter, der Beglückwünschungs-Adresse, welche die Verwaltungen der österr. Eisenbahnen, anlässlich der am 10. Mai 1881 stattgefundenen Vermählung Sr. kais. Hoheit des Kronprinzen Rudolph mit Ihrer königl. Hoheit Prinzessin Stephanie von Belgien Höchstdemselben überreicht haben. Inhalt: *a)* Titelblatt; *b)* Wortlaut der Adresse; *c)* Allegorie; *d)* Einbanddecke. Die Ornamentik und Kalligraphie der Adresse wurde von dem Südbahnbeamten Emanuel Neugebauer ausgeführt. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

675) Mappe mit zwei bemalten Photographien der im Jahre 1881 projectirt gewesenen, aber nicht zur Ausführung gelangten Uniform für Eisenbahnbeamte. Tafel I verbildlicht die Oberbeamten- und Tafel II die Beamten-Uniform.

676) Medaille (J. C. Chaplein, Bronze, 67 mm), welche der Kaiserin Elisabeth-Bahn von der Internationalen Jury der elektrischen Ausstellung Paris 1881 zuerkannt wurde. Vorderseite: Frauenkopf n. r.; Umschrift: République française. — Kehrseite: Lorbeerbaum; Mittelschild mit der Inschrift: Compagnie i. r. des chemins de fer de l'impératrice Elisabeth. Umschrift: Exposition internationale d'électricité, Paris 1881.

677) Mappe mit einer Sammlung von Ausschnitten aus der »Presse« (36 Stück) über die Einleitung und Durchführung der in den Tagen vom 8. bis incl. 22. Juni 1883 vollzogenen Convertirung aller sechs 5%igen Silberprioritäts-Anlehen der Kaiserin Elisabeth-Bahn im ursprünglichen Nominalbetrage von fl. 87,800.000 in zwei 4%ige Goldanleihen à 54,417.000 und 108,291.600 Mark. Diese Operation wurde von der Gesellschaft nicht an Finanzinstitute übertragen, sondern von ihr selbst, unter Ersparung der Bankprovisionen, ausgeführt.

678) Tableau (in Rahmen): Photographien der seit dem 15. December 1858, als dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Wien—Linz, bis 15. December 1883, also durch 25 Jahre bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn im Dienste gestandenen Angestellten der Dienerkategorie.

679) Urne aus Holz, welche bei Wahlgängen u. dgl. dem Verwaltungsrathe der Kaiserin Elisabeth-Bahn, während des ganzen Be-

standes der Gesellschaft, also bis Ende 1884, zur Einlegung der Stimmzettel gedient hatte. Die Verschliessung der Urne geschah mittels Bindfadens, der am Boden derselben angesiegelt wurde. Viele der dort noch vorhandenen Siegelreste lassen deutlich das Petschaft des k. k. Notars Dr. Ignaz Kaiser erkennen.

680) Bildnis (in Rahmen): Dr. Josef Ritter (später Freiherr) von Kalchberg, geb. am 27. März 1801 zu Graz, gest. ebendaselbst am 27. April 1882, hatte nach Absolvirung der juridischen Studien an den Universitäten zu Graz und Wien und nach Promovirung an der letzteren Hochschule zuerst an dieser, dann an der Theresianischen Ritterakademie Staatswissenschaften docirt, sodann vom Jahre 1839 an als Güterdirector im Dienste des Erzherzogs Karl gestanden, bis er im Juli 1849 als Ministerialrath in das Ministerium des Innern berufen wurde. Gleich darauf zum Präsidenten der Grundentlastungs-Landescommission und am 9. December desselben Jahres zum Regierungs-Präsidenten von Schlesien ernannt, wirkte er vierthalb Jahre lang in diesem Lande, kam dann (Jänner 1853) als Vicepräsident der galizischen Statthalterei nach Lemberg und verblieb auf dieser Stelle bis zu seiner am 1. December 1859 erfolgten Versetzung in den Ruhestand, der jedoch nur ein zeitweiliger gewesen; denn alsbald nach dem Ministerwechsel zu Ende des Jahres 1860 erhielt K. den Posten eines Sections-Chefs im Handelsministerium und wurde nach dem Rücktritte des Ministers Grafen Wickenburg (s. Nr. 630) mit der Leitung dieses Ministeriums betraut (20. October 1863), die er bis 27. Juli 1865 versah. Erst jetzt trat er in den bleibenden Ruhestand, bei welchem Anlasse ihm das Grosskreuz des Franz Josef-Ordens verliehen wurde. Neun Jahre vorher, am 10. September 1856, hatte er schon den Orden der Eisernen Krone II. Classe erhalten, womit auch die Erhebung in den Freiherrnstand verbunden war. Ein erheblicher Theil seines Wirkens lag auf politischem Gebiete. Sowohl als Mitglied der deutschen Nationalversammlung zu Frankfurt a. M. (1848), wie auch späterhin im österr. Reichsrathe, dem er während der ersten Session angehörte, zählte er zu den treuesten Anhängern Schmerling's. Publicistisch ist er mit zwei Schriften hervorgetreten, nämlich mit der anonymen Brochure: »Kleine Beiträge zu grossen Fragen« (Wien 1860), in

welcher er ein förmliches Programm für die politische Neugestaltung Oesterreichs entwickelte und, kurz vor seinem Ableben, mit dem Werke: »Mein politisches Glaubensbekenntnis in Gedenkblättern aus einer achtzigjährigen Pilgerfahrt« (Leipzig 1881). — Das Bild wurde im Jahre 1861 von Ed. Kaiser in Wien gezeichnet.

681) Bildnis (in Rahmen): Vincenz Maly (später Ritter, bezw.) Freiherr von Vevanovič, k. k. Sections-Chef im Handelsministerium, geboren am 4. April 1808 zu Nennowitz in Mähren, gestorben am 24. November 1878 zu Brünn, war nach Absolvirung des Gymnasiums und der philosophischen Lehranstalt in Brünn, Hörer der Rechte an der Wiener Universität, wo er am 17. April 1832 die Würde eines Doctor juris erlangte. Schon während der Studien, nämlich am 10. September 1829, fand er Aufnahme in den Staatsdienst und Verwendung als Gerichtspraktikant beim Brünner Magistrat, ferner als Conceptspraktikant und Adjunct beim mähr.-schles. Fiscalamte und bei der niederösterr. Hof- und Kammerprocuratur; dann wurde er Staatsanwalt-Stellvertreter und im Jahre 1850 Rath des mähr.-schles. Oberlandesgerichtes in Brünn. Bald darauf erhielt seine Laufbahn eine ganz andere Richtung. Er erhielt nämlich am 3. October 1850 die bald nach ihrer ersten Besetzung wieder frei gewordene Stelle eines Rechtsconsulenten bei der (zufolge a. h. Genehmigung vom 13. October 1849 errichteten) k. k. General-Direction der Communicationen und kam so mit dem Range eines Sectionsrathes in das Handelsministerium, wo er nun — trotz des vorbehaltenen Rücktrittes in den Justizdienst — dauernd verblieb und eine gleich vielseitige wie erspriessliche Thätigkeit entfaltete. Schon in den Beginn derselben fällt die Ausarbeitung der am 16. November 1851 a. h. genehmigten und noch derzeit in Geltung stehenden Eisenbahn-Betriebsordnung, sowie des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 8. September 1854, also jener beiden Gesetze, durch welche die Ordnung und Sicherheit im Betriebe der Eisenbahnen hergestellt, ein rascher Ausbau des österr. Schienennetzes ermöglicht und das Verhältnis der Privatbahnen zur Staatsverwaltung geregelt wurde; von ihm rühren auch die Entwürfe der Concessionsurkunden für die meisten der damals ins Leben gerufenen Eisenbahnunternehmungen her — und er war es, der eine ganze Reihe von

Staatsverträgen über die Herstellung von Verbindungen zwischen den österreichischen und den benachbarten fremdländischen Eisenbahnen vereinbarte, so namentlich den Staatsvertrag mit Bayern vom 21. April 1856, vermöge dessen für die Verbindung mit Bayern, statt der ursprünglich (1851) festgesetzten — nachher aber als kaum ausführbar erachteten — Trace von Bruck a. M. über die Alpen nach Salzburg nunmehr die Linie Wien—Linz—Salzburg—bayer. Grenze angenommen und hierdurch die Herstellung der Bahn nach den Westen wesentlich erleichtert und beschleunigt worden war. Nach der Concessionirung dieser Linie, nämlich der Kaiserin Elisabeth-Bahn, fungirte M. bei ihr als landesfürstlicher Commissär. Infolge der mit 1. November 1859 vollzogenen Auflösung des Handelsministeriums und Zuweisung der Eisenbahnagenden an das Finanzministerium wurde M. in das letztere versetzt und mit der Leitung des daselbst errichteten administrativen Eisenbahn-Departements betraut, ebenso in dem am 1. November 1862 wieder hergestellten Handelsministerium (Ministerium für Handel und Volkswirthschaft) mit der Leitung der gesammten an dasselbe zurückgelangten Eisenbahnangelegenheiten. Am 16. März 1863 erhielt er den Titel und am 1. Jänner 1866 auch die Stelle eines Ministerialrathes. Damals aber war er vorwiegend mit legislativen Budget- und Organisirungsarbeiten und nur wenig mehr mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt, wie beispielsweise als Vorsitzender jener Commission, welche anlässlich der dualistischen Gestaltung des Reiches (1867) die Vorarbeiten für die Regelung und Abgrenzung des Wirkungskreises der österreichischen und ungarischen Fachministerien in Sachen der Eisenbahnen und der Flussschiffahrt zu bewerkstelligen hatte. Am 21. November 1867 wurde er zum Sections-Chef und Generaldirector für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten ernannt. In dieser Stelle verblieb er bis zu seiner, am 29. Februar 1872, also nach 42jähriger Dienstzeit erfolgten Uebernahme in den Ruhestand. Dem Verwaltungsrathe der Carl Ludwig-Bahn gehörte er, als ein von der Regierung ernanntes Mitglied, in der Zeit von 1866 bis 1873 an. Am Tage der Eröffnung der ganzen Kaiserin Elisabeth-Bahn, d. i. am 12. August 1860 wurde er mit dem Orden der Eisernen Krone III. Cl. ausgezeichnet, womit auch die Erhebung in den Ritterstand verbunden war; die II. Cl. dieses Ordens erhielt er

bei der Vollendung der 40jährigen Dienstzeit, nämlich am 15. August 1869. Daraufhin erfolgte am 10. October die Erhebung in den Freiherrnstand. — Das Bild wurde von Kreyher etwa 1869 oder 1870 angefertigt.

682) Theilnehmerkarte zu der in den Tagen vom 3. bis 5. August 1863 in Salzburg stattgehabten Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnvereines; die Innenseiten enthalten den Plan von Salzburg und eine kleine Uebersicht der dahin führenden Schienenwege.

683) Album mit Photographien. »Zur Erinnerung an die General-Versammlung Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Wien 18. bis 21. Juli 1869«, den Theilnehmern derselben verehrt von der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Gemeinschaft mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Südbahn. Inhalt: Widmungsblatt, Ghega-Denkmal am Semmering, Hofoperntheater, Nordbahnhof, Westbahnhof, Südbahnhof, Staatsbahnhof, Stefanskirche, Votivkirche, Haas'sches Waarenhaus, Akademie der Wissenschaften, Elisabeth-Brücke, Künstlerhaus, Karlskirche, Kaiser Josefs-Monument, Erzherzog Karl-Denkmal, Prinz Eugen-Denkmal, Heinrichshof, Cursalon im Stadtpark, Belvedere, Arsenal, Schönbrunn. — Einzelne dieser Bauwerke waren im Jahre 1869 noch nicht vollendet; ihre Abbildungen wurden aber gleichwohl in die Collection aufgenommen, um den Gästen »Altes und Neues, Bestehendes und Werdendes« zu veranschaulichen und den »vielleicht glücklichen Eindruck, welchen die österreichische Metropole auf sie hervorgebracht« zu ergänzen.

684) Illustrirter Führer, eingehändigt den Delegirten der am 27., 28. und 29. Juli 1879 in Salzburg stattgefundenen General-Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Inhalt: Programm für die General-Versammlung und die ihr zu Ehren veranstalteten Festlichkeiten; Beschreibung der Stadt Salzburg und der Bahnstrecken Salzburg – Zell a. S. – Steinach-Irdning — Gmunden; Ansicht von Salzburg, Zell am See, Hallstadt, Gmunden; Längenprofil der Giselabahn (Kaiserin Elisabeth-Bahn) und der Salzkammergutbahn (Kronprinz Rudolf-Bahn); Plan von Salzburg etc.

685) Bild (in Rahmen): Erinnerung an die Festlichkeiten, anlässlich der General-Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 27., 28. und 29. Juli 1879 in Salzburg. Bei künstlicher

Beleuchtung aufgenommene Photographie von Festtheilnehmern; deutlich erkennbar sind in der Gruppe am Tische: die österr. Eisenbahn-Functionäre Adam Freiherr von Burg, k. k. Professor der Mechanik und Maschinenkunde, Verwaltungsrath der Südbahn; Alfred Lenz, Verwaltungsrath der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Kaiserin Elisabeth-Bahn; August Obermayer, k. k. Regierungsrath und Betriebsdirector der Kaiserin Elisabeth-Bahn; Alois Czedik von Bründelsberg, k. k. Sections-Chef a. D. und General-Director der Kaiserin Elisabeth-Bahn; Dr. Gustav Gross, k. k. Hofrath und General-Director der Nordwestbahn; Georg Löw, Director der Turnau-Kralup-Prager Bahn und der Böhm. Nordbahn; — neben dem Tische: Wilhelm Eichler Freiherr von Eichkron, k. k. Hofrath und General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; — gegen die Treppe hin: Claudius Ritter von Claudy, k. k. Hofrath und General-Inspector der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn; — endlich auf der Treppe: Moriz Morawitz, General-Director der Kronprinz Rudolf-Bahn; Rob. Dietzschold, Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Angelo Ritter von Kuh.)

* * *

686) Concessionsurkunde (auf Pergament mit gemaltem Titelblatte und kalligraphischer Ausstattung, braunem Ledereinbande mit Bronce-Schild und Beschlägen und ebensolcher Siegelkapsel) vom 3. März 1857, womit Fürst Leo Sapieha als erster Concessionswerber und die ihm beigetretenen Consorten das Recht zum Baue und Betriebe folgender Eisenbahnlinien erhielten: *a)* von Lemberg nach Przemyśl zum Anschlusse an die galizische Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn; *b)* von Lemberg nach Brody an die russische Grenze; *c)* von Lemberg in südlicher Richtung auf das rechte Dniester-Ufer und sodann auf eben diesem Ufer nach Czernowitz und bis an die moldauische Grenze; *d)* von Przemyśl auf das rechte Dniester-Ufer zur Verbindung mit der ad *c)* erwähnten Linie. Für alle diese Linien gewährleistete der Staat ein $5^1/_2$percentiges Erträgnis von dem Anlagecapitale im Höchstbetrage von 55 Millionen Gulden. Die Dauer der Concession war auf 90 Jahre, gerechnet vom 1. Jänner 1862, festgesetzt. Auf der letzten Blattseite dieser Urkunde ist vermerkt, dass am 27. October 1875 für die Galizische Carl

Ludwig-Bahn eine vorläufige Einlage im Eisenbahnbuche errichtet und darin der Eigenthum- und Lastenstand der Gesellschaft eingetragen wurde. (Den Namen »Galizische Carl Ludwig-Bahn« erhielt die Unternehmung auf Grund der am 1. August 1857 a. h. genehmigten Gesellschafts-Statuten.)

687) Nachtrags-Concession (in rothem Sammteinbande und im übrigen wie die Haupturkunde ausgestattet) vom 7. April 1858, womit den Gründern der ostgalizischen Bahn, namentlich dem Fürsten Leo Sapieha als ersten Concessionswerber und den ihm beigetretenen Consorten — unter Beschränkung der Concession vom 3. März 1957 lediglich auf die Linie Przemyśl—Lemberg, jedoch Einräumung des Vorzugsrechtes auf die Linien Lemberg—Brody—russ. Grenze und Lemberg—Czernowitz—mold. Grenze — die bereits im Betriebe befindliche Staatseisenbahnstrecke Krakau—Dembica sammt den Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice, ferner die im Baue befindliche Strecke Dembica—Rzeszów um den in zehn gleichen Jahresraten zu bezahlenden Ablösungspreis von fl. 13,189.842 Conv.-Münze überlassen, ferner für diese Strecken sowie für die Verbindungsstrecke Rzeszów—Przemyśl die Concession ertheilt und für das auf dieselben wirklich verwendete Anlagecapital ein 5¼ percentiges Erträgnis garantirt wurde. — Auf der letzten Seite dieser Urkunde ist ebenfalls die am 27. October 1875 errichtete vorläufige Bucheinlage etc. angemerkt.

688) Concessionsurkunde (auf Pergament kalligraphisch ausgefertigt, und in rothem Ledereinbande) vom 15. Mai 1867, womit der k. k. priv. galiz. Carl Ludwig-Bahn das Recht zum Baue und Betriebe einer an die bestehenden Linien dieser Gesellschaft anschliessenden Locomotiv-Eisenbahn von Lemberg durch die Zołkiewer Vorstadt nach Brody mit einer Zweigbahn nach Tarnopol auf die Dauer von 90 Jahren, gerechnet vom Tage der Ausfertigung der Concessionsurkunde, und unter staatlicher Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von fl 50.000 ö. W. in Silber pro Meile, welche Garantie im Falle der Fortsetzung der Bahn bis zur Landesgrenze zum Anschlusse an eine russische Bahn entsprechend erhöht werden soll, verliehen wurde. Auf der letzten Seite dieser Urkunde ist in gleicher Weise wie bei den älteren Concessionsurkunden die Errichtung der Bucheinlage vorgemerkt (vgl. Nr. 686 und 687).

689) Concessionsurkunde (auf Pergament, mit gemaltem Titelblatte und kalligraphischer Ausstattung, rothem Sammteinbande mit Broncebeschlägen und ebensolcher Siegelkapsel vom 22. November 1881, womit dem Adam Fürsten Sapieha, Wladimir Grafen Dzieduszycki, Adam Grafen Goluchowski und Stanislaus Ritter von Polanowski das Recht zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Jaroslau über Rawa ruska, Bełz und Krystynopol nach Sokal nebst Schleppbahn an das rechte Sanufer — unter Gewährung einer 30jährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer von 90 Jahren — verliehen wurde. Diese Concession ist auf Grund der a. h. Entschliessung vom 23. Juni 1882 an die Carl Ludwig-Bahn übertragen worden. Auf der letzten Blattseite der Urkunde befindet sich ein Vermerk ddo. 10. September 1882 über die Errichtung der bücherlichen Einlage. Die Concessions-Bedingnisse sind in einem eigenen rothgebundenen Hefte der Haupturkunde beigegeben.

690) Handschriftliche Bahn- und Baubeschreibung der k. k. östlichen Staatseisenbahnlinie von Krakau nach Dembica und der Flügelbahnen nach Wieliczka und Niepolomice; verfasst anlässlich der auf Grund a. h. Entschliessung vom 7. April 1858 erfolgten Ueberlassung und Concessionirung dieser Linien an die Gründer der Galizischen Carl Ludwig-Bahn, von den Mitgliedern der betreffenden Uebergabs- und Uebernahms-Commission, nämlich: Bernhard Marek, k. k. Ober-Ingenieur; Carl Brantl, k. k. Ingenieur; J. Hödl, Ingenieur, und Heinrich Gintl, Ingenieur-Assistent, im Juni 1858. Inliegend auf das diesfalls bei der k. k. Betriebsdirection der östlichen Staatseisenbahn in Krakau aufgenommene Protokoll.

691) Album-Cassette (aus grüner gepresster Leinwand mit Aufschrift in Golddruck), enthaltend 38 im Jahre 1867 angefertigte photographische Ansichten von Städten, Bauobjecten und Stationen der Strecke Krakau—Lemberg der Carl-Ludwig-Bahn, und zwar: 1.—2. Stadt Krakau; 3. Gewölbte Brücke über den alten Weichselarm; 4. Eiserne Brücke über die Weichsel; 5. Station Bierzanów; 6. Station Wieliczka; 7. Station Podłęże; 8. Station Niepolomice; 9. Haltepunkt Kłaj; 10. Station Bochnia; 11. Station Słotwina; 12. Station Bogumiłowice; 13. Dunajećbrücke; 14. Station Tarnów; 15. Haltepunkt Wałki; 16. Station Czarna; 17. Station

Dębica; 18. Station Ropczyce; 19. Station Sędziszów; 20. Station Trzciana; 21. Station Rzeszów; 22. Station Łańcut; 23. Station Przeworsk; 24. St. Maria-Viaduct bei Jaroslau (seit 1891 aufgelassen); 25. Station Jaroslau; 26. Radabach-Brücke; 27. Station Radymno; 28. Station Żurawica; 29. Stadt Przemyśl; 30. Station Przemyśl; 31. Station Medyka; 32. Station Mościska; 33. Station Sądowa Wisznia; 34. Station Gródek; 35. Station Mszana; 36. Werkstätten und Wohngebäude in der Station Lemberg; 37. Aufnahmsgebäude in der Station Lemberg; 38. Stadt Lemberg.

692) Album-Cassette (aus grüner, gepresster Leinwand mit Aufschrift in Golddruck), enthaltend 40 photographische Ansichten von Bauten, Gegenden und Stationen der 1867 in Angriff genommenen und am 12. Juli 1869 eröffneten Strecken Lemberg—Krasne—Brody und Krasne—Złoczów der Carl Ludwig-Bahn, und zwar: 1. Stadt Lemberg, Ansicht vom Corton'schen Garten aus; 2. Invalidenhaus in Lemberg; 3. Gewölbte Ueberfahrt beim Janówer Exercierplatz; 4. Strassenübersetzung und Einschnitt beim Janówer Exercierplatz; 5. Uebersetzung der Janówer Poststrasse; 6. Gegend bei Kleparów, nächst Lemberg; 7. gewölbte Durchfahrt (Nr. 1) bei Kleparów; 8. gewölbte Durchfahrt (Nr. 2) bei Kleparów; 9. Provisorium für die Aufstellung der Eisenconstruction über die Kleparówer Schlucht; 10. Bau der Eisenbrücke (System Hermann) über die Kleparówer Schlucht; 11. und 12. dieselbe Brücke nach ihrer Vollendung (Seitenansicht); 13. Portalansicht dieser Brücke; 14. Eisenbrücke (System Hermann) nächst dem Kleparówer Linien-Amte; 15. Pełtew-Brücke (Eisenconstruction) bei Lemberg; 16 Marowane mosty, eiserne Strassenübersetzung bei Lemberg; 17. Station Podzamcze; 18. gewölbter Durchlass bei Zneszenie; 19. Station Barszczowice; 20. Station Zadwórze; 21. Pełtew-Brücke (Eisenconstruction) bei Kutkorz; 22. Brücke über den Kutkorz-Bach; 23. Brücke (Eisenconstruction) über den Gołogórka-Bach bei Krasne; 24. Station Krasne; 25. Inundations-Object (Eisenconstruction) im Bugthal; 26. Bug-Brücke (Eisenconstruction) ausserhalb Krasne gegen Brody; 27. Station Ożydów); 28. Pokrowa-Brücke (Ożydów); 29. Station Zabłotce; 30. Wächterhaus Nr. 22 bei Ponikowica vor Brody; 31. Lachodówbach-Brücke vor Brody; 32. Aufnahmsgebäude in Brody (Strassenseite); 33. Aufnahmsgebäude in Brody (Bahnseite); 34. Station Brody (Innenansicht); 35. gewölbte Brücke

bei Skwarczawa; 36. Strassenübersetzung bei Kniaże, Durchlass (Eisenconstruction); 37. Station Kniaże; 38. gewölbte Brücke bei Kniaże; 39. Station Złoczów; 40. Stadt Złoczów.

693) Album-Cassette (aus schwarzem Leder mit Monogramm und Metalleinfassung) enthaltend 40 photographische Ansichten von Stationen, Kunstbauten etc. der 1869 in Angriff genommenen und am 4. October 1871 der ganzen Länge nach eröffneten Strecke Złoczów—Podwołoczyska der Carl Ludwig-Bahn. Das Album wurde von den Bauunternehmern jener Strecke dem damaligen Betriebs-Director der Carl Ludwig-Bahn, Anton Ursprung, mittels des zuliegenden kalligraphischen Widmungsblattes »zur Erinnerung« verehrt.

Inhalt:

1. Einschnitt nächst der Brzeżaner Chaussée, während des Baues aufgenommen von der Złoczówer Seite.
2. Ueberfahrt für die Brzeżaner Chaussée, während des Baues aufgenommen von der Tarnopoler Seite.
3. Ueberfahrt für die Brzeżaner Chaussée, nach der Vollendnng, aufgenommen von der Złoczówer Seite.
4. Ueberfahrt und Durchlass bei Profil 454; Spannweite 4° = 7·6 m, Höhe 10° = 19 m, nach der Vollendung aufgenommen von der rechten Bahnseite.
5. Płuchówer Thalübersetzung; 2 Oeffnungen à 30° = 56·9 m Spannweite, Höhe 11° = 20·8 m, während der Montirung der Eisenconstruction aufgenommen von der linken Bahnseite.
6. Płuchówer Thalübersetzung nach der Vollendung.
7. Ein Brückenfeld der Płuchówer Thalübersetzung.
8. Einschnitt bei der 2. Płuchówer Kirche.
9. Zweiter Płuchówer Einschnitt, während des Baues.
10. Zweiter Płuchówer Einschnitt, nach der Vollendung.
11. Durchfahrt für den Meteniówer Gemeindeweg, Spannweite 4° = 7·6 m, Höhe 9° = 17 m.
12. Landschaft von Płuchów mit der Thalübersetzung.
13. Meteniówer Einschnitt, während des Baues aufgenommen von der Złoczówer Seite.
14. Meteniówer Einschnitt, während des Baues aufgenommen von der Tarnopoler Seite.
15. Meteniówer Einschnitt, nach der Vollendung aufgenommen von der Złoczówer Seite.

16. } Grosser Płuchówer Einschnitt in der Opoka — während des Baues.
17. } Grosser Płuchówer Einschnitt in der Opoka — während der Sprengung.
18 } Grosser Płuchówer Einschnitt in der Opoka — nach der Vollendung.
19. Bahnhof Zborów.
20. Bahnhof Jezierna.
21. Sereth-Brücke in Hluboczek Wielki; Spannw. 20° = 37·9 m.
22. Sereth-Inundationsbrücke nächst Czystyłow; Spannweite 14° = 26·5 m.
23. Brücke vor dem Stationsplatz Tarnopol, Spannweite 15° = 28·4 m, Höhe 10° = 19 m.
24. Bahnhof Tarnopol, aufgenommen von der Złoczówer Seite
25. Aufnahmsgebäude in Tarnopol, von der Stadtseite.
26. Bahnhof Tarnopol, von der Podwołoczyskaer Seite.
27. Gajer Einschnitt.
28. Ueberfahrt im grossen Dyczkówer Einschnitt mit der zweiten Ueberfahrt im Hintergrunde.
29. Brücke in Dyczków, Spannweite 20° = 37·9 m, Höhe 6·4° = 12 m.
30. Ueberfahrt im kleinen Dyczkówer Einschnitt.
31. Bahnhof Borki Wielki.
32. Ueberfahrt bei Romanówka.
33. Brücke in Bogdanówka, Spannweite 12° = 22·7 m, Höhe 9° = 17 m.
34. Bahnhof Bogdanówka-Kamionka.
35. Brücke in Rosochowaciec, Spannweite 20° = 37·9 m.
36. Ueberfahrt vor dem Stationsplatze Podwołoczyska.
37. Bahnhof Podwołoczyska, aufgenommen von der Ueberfahrt vor dem Stationsplatze.
38. Aufnahmsgebäude Podwołoczyska, von der Tarnopoler Seite.
39. Bahnhof Podwołoczyska, von der östlichen Seite.
40. Grenzbrücke über den Zbrucz-Fluss, Spannweite 22·5° = 42·6 m, Höhe 10·2° = 19·3 m.

(Geschenk der Witwe nach dem k. k. Oberbaurathe Ferdinand Wallner.)

694) Bild (in Rahmen): Plan der Arbeiter-Wohnhäuser nächst der Station Lemberg. Diese Colonie wurde im Jahre 1877 von der Carl Ludwig-Bahn in der unmittelbaren Nähe ihres Bahnhofes in Lemberg errichtet; sie zählt 11 gemauerte, einstöckige Häuser mit je zwei hölzernen Nebengebäuden. Jedes Wohnhaus

enthält acht, aus je einem Zimmer und einer Küche bestehende Wohnungen. Der monatliche Miethzins für eine solche Wohnung sammt Wirthschaftskammer (im Nebengebäude) und einem Gemüsegarten ist mit 8 fl. bemessen. Die Baukosten je eines Hauses und die zugehörigen Nebengebäude haben 6760 fl. betragen. — Die Zeichnung, welche nebst der Situation der ganzen Anlage auch die Type der Gebäude, Längen- und Stirnansicht, sowie Querschnitt und Grundriss zeigt, wurde von der k. k. Staatsbahndirection Lemberg für die Kaiser-Jubiläums-Ausstellung in Wien 1898 angefertigt.

695) Bild (in Rahmen): Plan der Volksschule für Kinder der Eisenbahn-Bediensteten in der Station Lemberg. Diese Schule wurde von der Carl Ludwig-Bahn im Jahre 1881 zur bleibenden Erinnerung an die a. h. Anwesenheit Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I. in Lemberg errichtet; sie zählt fünf Classen, besitzt das Oeffentlichkeitsrecht und wird jährlich durchschnittlich von 196 Knaben und 117 Mädchen besucht, wovon ungefähr ein Viertel Kinder von Eisenbahn-Arbeitern sind. Die Schule hat einen Turn- und einen Prüfungssaal und im Freien einen Turn- und einen Spielplatz. Die Baukosten betrugen rund fl. 23.280. Der Lehrkörper besteht aus dem Schulleiter, dem Katecheten, vier Lehrern, einer Lehrerin für weibliche Handarbeiten und einem Hilfslehrer. Die Unterrichtssprache ist die deutsche.

696) Fascikel mit Längenprofilen der Localbahn Jaroslau—Sokal aus dem Jahre 1882. Inhalt: 1. Längenprofil einer Trace von Jaroslau bis zur ersten San-Serpentine; 2. Detail-Längenprofil der ganzen, 152·72 km langen Linie in vier Abschnitten; 3. Detail-Längenprofil einer Alternativtrace von Jaroslau bis zur Einmündung in die Haupttrace bei km 117; 4. Detail-Längenprofil einer Alternativtrace von Jaroslau bis zur Einmündung in die Haupttrace bei km 105; 5. Specialkarte der Umgebung von Jaroslau.

697) Album im Taschenformat (rother Ledereinband mit Goldaufschrift), enthaltend eine vollständige Sammlung der Situationspläne aller Stationen der Carl Ludwig-Bahn, nach dem Bestande mit Schluss des Jahres 1882. Jede der 60 (lithographirten und zum Theile auch farbig angelegten) Zeichnungen ist mit

genauen Angaben über die Bestimmung der Bahnhofgebäude, das Ausmass der occupirten Grundfläche, die Geleiselänge, Anzahl der Wechsel etc. ausgestattet.

698) Mappe mit zwei Normalplänen der ältesten Oberbauconstruction der Carl Ludwig-Bahn; Eisenschiene 20·9 kg; in Verwendung gewesen auf der Hauptlinie Krakau—Lemberg 1856—1870.

699) Mappe mit 31 Original-Zeichnungen von Normalplänen für die in der Anfangszeit der Carl Ludwig-Bahn (1858—1860) von derselben beschafften Fahrbetriebsmittel; 20 Blätter betreffen die Personen- und Güterzugslocomotiven (jetzt Serie 18 und 40 der k. k. österr. Staatsbahnen) sammt den zugehörigen Details, die restlichen 11 Blätter hingegen den Wagenpark. Die meisten Zeichnungen sind von Ressig, Longo, Wilda, Storch, Klupp oder Hofbauer gefertigt.

700) Album, enthaltend Copien der vorerwähnten Normalien, wie auch verschiedener, unter den letzteren nicht vorhandener Pläne für Tender, Wagen, Schneepflüge und maschinelle Vorrichtungen der Carl Ludwig-Bahn aus der Zeit von 1858 bis 1861. Die Cassirung der bezüglichen Fahrbetriebsmittel wurde im Jahre 1870 von der genannten Bahn begonnen und seit 1892 von der Staatseisenbahn-Verwaltung fortgesetzt.

701) Mappe mit 49 Originalzeichnungen und 35 lithographirten Copien von Plänen verschiedener Fahrbetriebsmittel der Carl Ludwig-Bahn, herrührend aus der Anfangsperiode dieser Unternehmung (1858—1868). Unter den ersteren befinden sich zwei Pläne der Reconstruction einer von Borsig in Berlin gebauten Güterzugslocomotive mit drei gekuppelten Achsen und innenliegenden Rahmen, ferner die Zeichnung eines Tenders und 10 Blätter mit Typen der ältesten Wagen der genannten Bahn. Vier Lithographien veranschaulichen die vom Inspector Luschka projectirte Einrichtung der Wagen für Militärtransporte.

702) Mappe mit drei Photographien von Locomotiven der Carl Ludwig-Bahn, u. zw.:

a) Personenzugs-Locomotive »Zólkiew« Nr. 7 (jetzt Serie 18 der k. k. österr. Staatsbahnen) mit zwei gekuppelten Achsen vor der Feuerbox liegend, einer vorderen festen Laufachse und Aussenrahmen; gebaut im Jahre 1868 von G. Sigl in Wr.-Neustadt.

b) Secundärzugs-Tenderlocomotive Nr. 202 (jetzt Serie 95 der k. k. österr. Staatsbahnen) mit drei gekuppelten Achsen und Innerrahmen; gebaut im Jahre 1884 von der Maschinenfabrik der priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

c) Eilzugslocomotive Nr. 16 (jetzt Serie 7 der k. k. österr. Staatsbahnen) mit zwei gekuppelten Achsen, wovon die Kuppelachse unter der Feuerkiste gelagert ist. Die feste Laufachse liegt vorne, der Rahmen aussen; gebaut im Jahre 1885 von der Maschinenfabrik der priv. österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Die Constructionsverhältnisse sind auf den Photographien angegeben.

703) Album mit 22 Typenblättern der in den Siebziger-Jahren von der Carl Ludwig-Bahn angeschafften Fahrbetriebsmittel. Die Locomotiven wurden von Emil Kessler in Esslingen gebaut; sie waren dreiachsig, zweifach gekuppelt, u. zw. die Eilzugslocomotiven mit Innenrahmen, die übrigen mit Aussenrahmen. Bei den Eilzugslocomotiven liegen die Treibachsen vor, die Laufachse unter der Feuerkiste (Serie 11 der k. k. österr. Staatsbahnen). Die Personenzugs-Locomotiven haben überhängenden Feuerkasten (Serie 22 der k. k. österr. Staatsbahnen) und bei den Güterzugslocomotiven liegen die Achsen vor der Feuerkiste (Serie 38 der k. k. österr. Staatsbahnen. Die Dimensionen und sonstigen Constructions-Verhältnisse sind auf den Zeichnungen angegeben. Dasselbe gilt rücksichtlich der Wagen, welche vorwiegend von Ringhoffer in Prag geliefert wurden.

704) Mappe mit zwei Originalzeichnungen: Dynamometer zum Messen der Zugkraft bei Locomotiven. Die Vorrichtung war 1869 versuchsweise bei der Carl Ludwig-Bahn in Gebrauch gewesen. (Geschenk des Herrn Ober-Ingenieurs Jost.)

705) Bildnis (in Rahmen): Leo Fürst Sapieha (Kodénski), geboren in Polen am 18. September 1802, gestorben zu Krasiczin in Galizien am 10. September 1878, hatte schon in früher Jugend eine Stelle bei der Verwaltung des damaligen Königreiches Polen erhalten, jedoch nach der Unterdrückung des Aufstandes vom Jahre 1830—1831, an welchem er thätigen Antheil genommen, in Galizien Zuflucht gesucht, wo er fortan verblieb und die Erwerbung eines neuen Besitzes anstrebte, nachdem

seine Güter in Lithauen von der russischen Regierung eingezogen worden waren. Er begann jedoch alsbald auch für die Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse des Landes zu wirken. Vorwiegend seinen Bemühungen ist die Errichtung des am 3. November 1841 ins Leben gerufenen Landes-Credit-Institutes und die Gründung der Galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft zu danken. Er stand denn auch an der Spitze der Verwaltungen dieser beiden Schöpfungen und wollte damals noch andere culturelle Institutionen, insbesonders Ackerbauschulen und eine Eisenbahn von Krakau nach Lemberg begründen. Letztere kam jedoch erst 1851—1853 und auch da nur in den ersten Anfängen zu Stande, nämlich in den Strecken Krakau—Bochnia—Dembica der k. k. östlichen Staatsbahn. Als die Regierung nach dem Aufgeben des erstmaligen Staatsbahnsystems sich im Jahre 1856 zum Verkaufe dieser Bahn anschickte, nahm sich Fürst Leo Sapieha von Neuem um die gänzliche Ausführung derselben an und bewarb sich mit mehreren Genossen um die Concession für sämmtliche galizischen Eisenbahnen. Er erhielt damals aber nur die Concession für die Linien Przemyśl—Lemberg—Brody—Reichsgrenze und Lemberg—Czernowitz—Reichsgrenze (am 3. März 1857) und gründete nun die »Carl Ludwig-Bahn«. Ein Jahr später (7. April 1858) erhielt er eine »Nachtrags-Concession«, welche die frühere lediglich auf die Linie Przemyśl—Lemberg beschränkte, hingegen die ursprünglich der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zugedachte Linie Krakau—Przemyśl nebst den Zweigbahnen nach Wieliczka und Niepolomice nunmehr dem Consortium Sapieha, bezw. der Carl Ludwig-Bahn überliess. Nach weiteren fünf Jahren bewarb er sich abermals um die Concession für die Linie Lemberg—Czernowitz, die ihm am 11. Jänner 1864 verliehen wurde, wodann er zu ihrer Durchführung eine eigene Gesellschaft, nämlich die Lemberg—Czernowitzer Bahn, errichtete. Bei beiden Unternehmungen war er vom Tage ihrer Constituirung an Präsident des Verwaltungsrathes, bis die letztgenannte Bahn unter Sequester kam (1872) und die gleichzeitigen Vorgänge bei der Carl Ludwig-Bahn auch dort Verschiebungen in der obersten Administration herbeiführten. Er stand auch einige Zeit an der Spitze des Generalrathes der Anglo-Oesterreichischen Bank und bewirkte die Errichtung einer Filiale derselben in Lemberg. Auf politischem

Gebiete war er zumeist im galizischen Landtage thätig, dem er auch vom April 1861 bis Mai 1869 als Landmarschall präsidirte. Er gehörte dem Herrenhause des Reichsrathes als erbliches Mitglied an. — Das Bild wurde im Jahre 1861 von Maxim. Fajans gezeichnet.

706) Büste des Fürsten Leo Sapieha, Präsident des Verwaltungsrathes der Carl Ludwig-Bahn etc. (Biographie s. Nr. 705); modellirt von F. Baracz gegen Ende der Sechziger- oder Anfangs der Siebziger-Jahre.

707) Bildnis (in Rahmen): Dr. Johann Herz, nachmals Ritter von Rodenau, k. k. Hofrath und Generaldirector der Carl Ludwig-Bahn, geboren zu Lemberg am 20. März 1809, gestorben zu Wien (Hietzing) am 9. December 1873, hat eine sorgfältige Erziehung genossen, bedeutende Sprachkenntnisse erworben und nach Abschluss der juridischen wie auch der philosophischen Studien die Beamtenlaufbahn erwählt. Er begann dieselbe am 21. October 1834, rückte schon am 23. April 1835 vom Concepts-Praktikanten zum wirklichen Hof-Concipisten vor, wurde am 4. August zum Kanzler des General-Consulates in Krakau ernannt, fünf Jahre später (April 1841) als Secretär zur böhmischen Cameral-Gefällen-Verwaltung und, mittels Decretes vom 2. März 1847, als Commissär zur Hof-Postverwaltung versetzt, wobei er den Titel eines k. k. Rathes erhielt. In dieser Eigenschaft wurde er am 2. October 1850 zur General-Direction der Communicationen berufen und am 21. April 1853 zum Secretär dieser Behörde befördert. Kaum ein Jahr darnach (7. Februar 1854) erfolgte seine Ernennung zum Ministerial-Secretär im Handelsministerium. Letztere Verwendung brachte ihm besonderen Nutzen; denn er gewann jetzt Vertrautheit mit den Agenden des Eisenbahnwesens und hiedurch die Vorstufe zu der alsbald glänzenden Gestaltung seiner Carrière. Bei der Gründung der Carl Ludwig-Bahn von den Concessionären derselben zum General-Secretär dieser Unternehmung bestellt, schied er aus dem Staatsdienste und übernahm am 1. September 1856 seinen neuen Posten, auf welchem er nach und nach die gesammte Geschäftsführung an sich zu nehmen und so umzuformen wusste, dass er vom 1. August 1867 an auch nach Aussen hin, nämlich in der Eigenschaft eines Generaldirectors, als ihr alleiniger Vorstand

fungirte. Inzwischen hatte er am 1. Jänner 1864 den Orden der Eisernen Krone und demzufolge den Ritterstand erhalten. Am 2. Februar 1871 wurde ihm der Titel eines Hofrathes verliehen. Immer höher strebend, erhoffte er für sich noch weitere Errungenschaften. Da nahm aber sein Geschick eine jähe Wendung. Er hatte sich in ein Gebahren verirrt, dessen Regelmässigkeit ernsten Zweifeln begegnete und darum von der Aufsichtsbehörde einer eingehenden Prüfung unterzogen wurde (September 1873), während welcher er in Trübsinn verfiel und auch starb. — Das Bild ist eine Originalzeichnung von Kriehuber in Wien aus dem Jahre 1859.

708) Bildnis (in Rahmen): Cajetan Köb, später Ritter von, kaiserl. Rath und General-Inspector der Carl Ludwig-Bahn, geboren zu Komotau am 7. August 1803, gestorben zu Wien am 1. September 1869, war nach Absolvirung der Studien am Prager Polytechnicum in verschiedenen Privat-Anstellungen, bis er Mitte August 1824 Aufnahme in den staatlichen Baudienst gefunden. Drei Jahre nachher kam er als Wegmeister zur ob-der-ennsischen Baudirection; weiterer Vorrückungen erfreute er sich erst, nachdem er im Mai 1842 in den Personalstand der eben errichteten Generaldirection der Staatseisenbahnen eingereiht wurde; er war damals Assistent II. Cl. und, nachdem er von Juli 1846 bis 31. März 1847 den Bau der Strecke Prag—Kralup geleitet hat, erhielt er den Rang eines Ober-Ingenieur-Stellvertreters, als welcher er noch weiter, theils beim Baue, theils beim Betriebe in Verwendung stand. Vom Juni 1848 an nahm er die Stelle des in das Ministerium einberufenen Inspectors Negrelli ein und wurde im Herbste desselben Jahres zur Beschleunigung des Baues der Strecke Brünn—Böhm.-Trübau, wie auch Einrichtung des Betriebes derselben entsendet, desgleichen am 6. Februar 1849 als technischer Commissär zu den Erhebungen über die ungarische Centralbahn, deren ungünstige finanzielle Lage eine Unterstützung von Seite des Staates nothwendig gemacht hatte. Vom 14. September 1849 an war er beurlaubt, um als Localdirector dieser Bahn in Budapest zu fungiren. Nach der am 18. December 1849 a. h. genehmigten gänzlichen Einlösung derselben wurde er mittelst Decretes vom 29. Jänner 1850 auch weiterhin mit ihrer Leitung betraut und gleichzeitig zum Ober-Inspector im Status der neu errichteten k. k. Generaldirection der Communicationen ernannt. In dieser Stellung verblieb er bis

1851, dann war er in gleicher Eigenschaft vorübergehend auf der östlichen Staatsbahn und bei der k. k. Betriebsdirection in Prag, nachher aber als Collaudirungs-Commissär der Semmeringbahn thätig, bis er den Staatsdienst verliess, um den Posten eines General-Inspectors bei der Carl Ludwig-Bahn zu übernehmen, den er am 15. August 1856 angetreten hat. Hier wirkte er genau 11 Jahre lang als oberster Vorstand des gesammten technischen Dienstes. Die Umgestaltung der Geschäftsleitung der genannten Bahn, wobei sämmtliche Dienstzweige einem Generaldirector unterstellt wurden, veranlassten ihn, sich zurückzuziehen. Bei seinem am 1. August 1867 erfolgten Eintritte in den Ruhestand, besass er den Franz Josef-Orden und (seit 11. Juli 1865) auch den Orden der Eisernen Krone, mit welchem der Ritterstand verbunden war. Am 4. Jänner 1867 wurde er noch mit dem Titel eines kaiserl. Rathes ausgezeichnet. — Das Bild wurde im Jahre 1859 von Kriehuber in Wien gezeichnet und war eine Widmung des Personales der Carl Ludwig Bahn. (Geschenk des Herrn Ober-Inspectors Carl Scheller.)

709) Bildnis (in Rahmen): Dr. Eduard Sochor, Ritter, dann Freiherr von Friedrichsthal, k. k. Hofrath, Generaldirector der k. k. priv. Carl Ludwig-Bahn, geboren am 10. Juni 1833 zu Königsfeld bei Brünn. Er war ein Sohn des dortigen Oberamtmannes, absolvirte in Brünn das Gymnasium, hierauf an der Wiener Universität die juridischen Studien und promovirte daselbst am 20. Mai 1859, nachdem er inzwischen (vom 26. Februar 1856 an) drei Jahre lang Präfect an der k. k. Theresianischen Akademie gewesen. Am 1. August 1860 trat er als Concipient in die Advocaturskanzlei des Bürgermeisters von Wien, Dr. Andreas Zelinka, ein, zu deren Clienten auch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zählte. Dies führte bald (am 7. Mai 1862) dazu, dass Sochor zugleich auch als Rechtsconsulent der genannten Bahn fungirte. Hiedurch fiel ihm die Vertretung derselben bei Berathungen über mancherlei gemeinsame Angelegenheiten der österr. Eisenbahnen zu und er konnte sich dabei wiederholt hervorthun, so z. B. bei den unter Vorsitz des damaligen Leiters des Handelsministeriums, Josef Freiherrn von Kalchberg (s. Nr. 680) stattgefundenen Verhandlungen über die Feststellung eines einheitlichen Betriebs-Reglements, mit dessen Redigirung Sochor betraut wurde. Es war dies das erste Eisenbahn-Betriebs-

Reglement in Oesterreich und gelangte auf Grund der Genehmigung des Handelsministeriums vom 30. Juni 1863 zur Einführung. — In dem grossen Privilegiumsstreite zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft, welcher das von der letzteren angestrebte Ergänzungsnetz (Wien—Stadlau—Brünn und Stadlau—Marchegg) zum Gegenstande hatte, assistirte Sochor den Rechtsanwälten der Nordbahn, Dr. von Mühlfeld und Dr. von Berger. Im April 1867 erhielt er die Berufung als General-Secretär der Böhmischen Westbahn. Nunmehr mit einem weitaus grösseren und selbstständigen Wirkungskreise ausgestattet, fand er auch vermehrte Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Lösung gemeinsamer Eisenbahnfragen. Er hatte wesentlichen Antheil an der Ausarbeitung des »Gesetzes über die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen und Tödtungen von Menschen« (Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869), zu dessen Schaffung insbesondere der schwere Unfall bei Hořowitz (B. W. B. 10. Nov. 1888) die Veranlassung gegeben; ebenso an der Feststellung der Normen für die gegenseitige Versicherung (den Haftpflichtverband) der Bahnen, an der Errichtung des Central-Abrechnungs-Bureaus und an der Etablirung der Directoren-Conferenz (Jänner 1871). Seine Vorliebe für organisatorische Arbeiten hat er auch durch die erste Einrichtung der Verwaltung der Vorarlberger Bahn und der Ostrau-Friedlander Bahn bethätigt; bei der letzteren fungirte er seit ihrer Constituirung als Mitglied, bezw. Präsident des Verwaltungsrathes. Mit 1. Jänner 1874 wurde er auf den Posten eines Generaldirectors der Carl Ludwig-Bahn berufen, den er achtzehn Jahre lang versah. Der Antritt dieser neuen Stellung vollzog sich unter schwierigen Verhältnissen; denn es galt damals, die nach der früheren Verwaltung verbliebenen Unebenheiten auszutragen. Seit den im Juli 1879 stattgefundenen Neuwahlen in den Reichsrath vertrat er im Abgeordnetenhause die Wahlbezirke Brody und Złoczów, bis er im April 1890 zum lebenslänglichen Mitgliede des Herrenhauses ernannt wurde. Anlässlich der am 1. Jänner 1892 erfolgten Verstaatlichung der Carl Ludwig-Bahn schied er aus dem activen Eisenbahndienste. An österreichischen Auszeichnungen waren ihm zutheil geworden: am 25. August 1872 der Orden der Eisernen Krone, mit welchem

auch der Ritterstand verbunden war; am 9. Jänner 1877 de Titel eines Hofrathes; am 10. Mai 1878 das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens; am 28. November 1886 die Erhebung in den Freiherrnstand. — Das Bild wurde im Jahre 1880 von Dauthage gezeichnet.

710) Bildnis (in Rahmen): Dr. Albert Speil Ritter von Ostheim, k. k. Hofrath, administrativer Director der Carl Ludwig-Bahn, geboren am 25. Jänner 1833 auf dem Gute Weissöhlhütten (Olmützer Kreis) in Mähren, erhielt die humanistische Bildung am Piaristen-Gymnasium in Kremsier, bezw. (die 8. Classe) am Theresianum in Wien, absolvirte dann 1852 bis 1856 die juridisch-politischen Studien an der Wiener Universität, woselbst er am 29. December 1860 das Diplom als Doctor beider Rechte erwarb. Hierauf widmete er sich bis zu seiner am 6. Mai 1867 erfolgten Ernennung zum Rechtsconsulent-Stellvertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Advocaturspraxis. Ein besonderer Zweig seiner ersten Thätigkeit im Eisenbahndienste war die Austragung verwickelter Grundeinlösungs-Angelegenheiten. Im Jahre 1869 rückte er zum Secretär vor und nach weiteren zwei Jahren nahm er bereits eine hervorragende Stellung ein, da er am 20. September 1871 zum Director der kurz vorher errichteten Gesellschaft der Dniester-Bahn ernannt wurde. Nachdem aber die Zukunft der letzteren sich sehr bald als aussichtslos gestaltete, gab er die erwähnte Stellung schon im Jahre 1873 wieder auf und trat mit 1. Februar 1874 in der Eigenschaft eines Central-Inspectors in die Dienste der Carl Ludwig-Bahn, deren Verwaltung damals gerade eine durchgreifende Reorganisirung erfuhr. Von 1875 an war er administrativer Director dieser Bahn bis zu deren, am 1. Jänner 1892 erfolgter Verstaatlichung. Bei dem Abschlusse seiner Activität wurde er am 11. Februar 1892 mit dem Titel eines Hofrathes bekleidet, nachdem er früherhin schon an inländischen Auszeichnungen erhalten hatte: den Franz Josef-Orden (8. April 1773); den Titel eines Regierungsrathes (27. December 1881) und den Orden der Eisernen Krone (25. October 1888). Er war Mitglied jenes Comités, welches von den Bahnverwaltungen mit der Ausarbeitung des Musterstatutes für die (nach Vorschrift des Gesetzes vom 30. März 1888) umzugestaltenden Eisenbahn-Krankencassen und mit den Vorarbeiten für die im Gesetze vom 28. December

1887 vorgesehene berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen betraut gewesen, gehörte dann dem Vorstande dieser am 1. November 1889 in Wirksamkeit getretenen Institution und späterhin auch dem Versicherungsbeirathe des k. k. Ministeriums des Innern an. Nach seiner Uebernahme in den Ruhestand und dem hiedurch bedingten Austritte aus dem Vorstande der genannten Versicherungs-Anstalt wurde er von der k. k. Regierung in das Schiedsgericht derselben entsendet; desgleichen in den Verwaltungsrath der Kaschau-Oderberger Bahn, sowie einiger Localbahnen. — Das Bild wurde im Jahre 1888 angefertigt.

711) Sammlung von Fahrordnungs-Büchern (22 Stück) der Carl Ludwig-Bahn aus der Zeit vom 1. October 1858 (d. i. von der Anfangsperiode ihres Eigenbetriebes) bis 1. October 1891.

712) Mappe, enthaltend eine mit kalligraphischen Ueberschriften ausgestattete und in sorgfältiger Handzeichnung ausgeführte »Graphische Darstellung der Leistungen des Betriebes auf der k. k. priv. Galizischen Carl Ludwig-Bahn im Jahre 1863«. In dreizehn Tafeln (eine Jahres- und zwölf Monats-Uebersichten) sind die Leistungen, Kosten und Ergebnisse des jeweiligen Tag-Verkehres in seinen verschiedenen Zweigen veranschaulicht. In der Jahreszusammenstellung ist überdies auch der Material-Verbrauch und der jeweilige monatliche Werth der Personen-Meile und des Meilen-Centners nachgewiesen. (Geschenk des Herrn Anton Freytag, Official der k. k. österreichischen Staatsbahnen.)

713) Zwei Goldmedaillen. Durchmesser 20·5 mm, 27 g, geprägt im Jahre 1871 zu Ehren des Bauunternehmers Siegmund Richtman bei Vollendung der von ihm ausgeführten Theilstrecke Tarnopol—Maxymowka der Linie Lemberg—Podwołoczyska (Carl Ludwig-Bahn). Vorderseite: Geflügeltes Rad mit Mercur über Eisenbahnbrücke. Przedsiebiorstwo Budowy Kolei Zelaznej Zygmund Richtman. — Kehrseite: Zirkel über 6 Zeilen. Tarnopol—Gaje—Dijeków — Borki — Romanowka — Stryjowka — Maxymowka. 1 go Pazdziernika 1871. (Beide Stücke liegen in der Medaillensammlung [Anhang II] unter Nr. 22 und 23. Eines wurde von der Central-Inspectorswitwe Frau Fanny Miller gespendet.)

714) Ebensolche Medaille in Silber (liegt in der Medaillensammlung [Anhang II] unter Nr. 24 und ist gleichfalls ein Geschenk der Central-Inspectorswitwe Frau Fanny Miller).

715) »Historische Entwicklung der k. k. priv. galiz. Carl Ludwig-Bahn; Lemberg, 1883«, — eine bloss in knappen Umrissen gegebene handschriftliche Darstellung der Gründung und Ausgestaltung des genannten Eisenbahn-Unternehmens nebst Betrachtungen über dessen Bedeutung für den Handelsverkehr und statistischen Angaben über seine Leistungen und Erträgnisse. Dem geht eine flüchtige (mitunter auch irrige Daten enthaltende) geschichtliche Skizze über die Anfänge des Eisenbahnwesens voraus. Gewidmet ist die Schrift dem Generaldirector der Carl Ludwig-Bahn, Dr. Ed. Sochor Ritter von Friedrichsthal.

* * *

716) Mappe mit einer Copie des Planes der Station Reichenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, angefertigt im Jahre 1858 zur etwaigen Nachahmung beim Baue der Station Salzburg der Kaiserin Elisabeth-Bahn, wobei jedoch ausdrücklich bemerkt wurde, dass »die Betriebsgebäude und Magazine für den Bahnhof Salzburg (für die Hauptbahn von Westen nach Osten) theilweise viel zu klein seyn und es müsste auf nöthige Vergrösserungen sogleich Rücksicht genommen werden«.

717) Längenprofil (gebunden und in Carton) der am 31. März 1872 concessionirten und am 1. Juli 1875 eröffneten, 17·454 km langen Zweiglinie Eisenbrod—Tannwald der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Massstab für die Längen 1 : 10.000, für die Höhen 1 : 1000.

718) Situationsplan (gebunden) der Linie Reichenberg—Seidenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, angefertigt nach der am 1. Juli 1875 stattgefundenen Eröffnung dieser Strecke. Massstab: 1 : 2880. Bleistiftnotizen bezeichnen jene Punkte, welche von der grossen Schneeverwehung am 10. Jänner 1876 hauptsächlich betroffen wurden.

719) Längenprofil (gebunden und in Carton) der Linien Pardubitz—Reichenberg und Reichenberg—Seidenberg der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn; Handzeichnung, angefertigt nach der am 1. Juli 1875 stattgefundenen Eröffnung der letztgenannten Endstrecke. Massstab für die Längen 1 : 10.000, für die Höhen 1 : 1000.

720) Längenprofil (gebunden und in Carton) der Flügelbahn Josefstadt—Schwadowitz—Königshain—Liebau der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, angefertigt im gleichen Massstabe und wahrscheinlich auch zur selben Zeit (1875) wie die in den beiden vorhergehenden Nummern angeführten Zeichnungen.

721) Längenprofil (gebunden) in Taschenformat, sowohl der Hauptlinie Pardubitz—Reichenberg—Seidenberg, als auch der Abzweigungen Josefstadt—Schwadowitz—Königshain—Liebau und Eisenbrod—Tannwald der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, angefertigt wie vorstehend erwähnt.

722) Mappe mit Ansichten von baulichen Anlagen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in deren Bestande nach dem gänzlichen Ausbaue der Bahn im Jahre 1875, und zwar: *a)* zweiter Tunnel in der Felsenge »Řik« hinter Semil; *b)* nächst Eisenbrod ausmündende Abzweigung nach Tannwald; *c)* Lischnaij-Tunnel (434·7 m lang) hinter Eisenbrod; *d)* Station Kleinskal; *e)* Tunnel (204·7 m lang) und Iserbrücke (7 Oeffnungen à 24 m) bei Rakaus, welche die erste Schiffkorn'sche Brücke in Oesterreich war und 1892 durch eine andere Eisenconstruction ersetzt wurde; *f)* Uebersetzung des Mohelka-Thales bei Sichrow, Tuschzeichnung von Hlawaček (etc. wie bei Nr. 370); *g)* Viaduct nächst der Station Bernsdorf der Flügelbahn Josefstadt—Könighain—Liebau, Tuschzeichnung von Erw. Pendl (etc. wie bei Nr. 48); *h)* Photographie desselben Objectes. Jede der beiden letzteren Ansichten veranschaulicht die ursprüngliche Anlage und die nachträgliche Erhöhung des Viaductes.

723) Leder-Cassette, enthaltend eine Verschlussvorrichtung für Eisenbahn-Güterwagen. Dieses Schloss sollte das Plombiren der Güterwagen überflüssig machen und die eigenmächtige Eröffnung derselben verhüten, überdies aber als eine wirkliche Sperrvorrichtung sichere Controle bieten und dabei die Verwendung von Controlmarken aus Cartonpapier statt der theueren Plomben erreichen. Das Schloss wurde im Jahre 1876 von Franz Zitko, derzeit Stationsvorstand in Neubydžow, erfunden, im März 1878 durch vier Wochen hindurch mit je einem Wagen auf den Strecken der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und der österr. Nordwestbahn praktisch erprobt, jedoch bei keiner Bahn wirklich eingeführt. (Geschenk des »Club österr. Eisenbahn-Beamten«.)

724) Kleine Mappe mit Zeichnung und Beschreibung des in vorheriger Nummer angeführten Wagenverschlusses. (Geschenk des Stationsvorstandes Herrn Franz Zitko.)

725) Bild (in Rahmen): Franz Freiherr Klein von Wisenberg, Mitchef der Firma Gebrüder Klein, Eisenbahn-Bauunternehmer, Grossgrundbesitzer, Mitconcessionär und nachher Verwaltungsrath der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn etc. etc. (Biographie s. Nr. 288). Das Bild wurde im Jahre 1864 von Dauthage gezeichnet.

* * *

726) Concessionsurkunde (auf Pergament mit ornamentalem Schmucke, kalligraphisch ausgefertigt und in rothem Sammt gebunden), vom 8. September 1859, womit das k. k. Handelsministerium, über a. h. Genehmigung vom 5. September 1859, den Gebrüdern Klein, A. Lanna, H. D. Lindheim, Franz Richter und der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft das ausschliessliche Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Prag über Pilsen bis an die bayerische Grenze nebst Zweigbahn von Hollaubkau nach Radnitz und Wegwanow (Böhmische Westbahn) auf die Dauer von 90 Jahren, gerechnet vom Tage der Ausfertigung der Concessionsurkunde, ertheilt und das Vorrecht für die Linien von Pilsen nach Eger bis an die bayerische Grenze und von Pilsen nach Budweis eingeräumt wurde, u. zw. unter Gewährleistung eines 5·2percentigen Erträgnisses von dem auf die concessionirten Linien wirklich verwendeten, die Maximalsumme von ö. W. fl. 24,000.000 nicht überschreitenden Anlagecapitale. Auf einem beigehefteten besonderen Blatte ist die am 7. November 1874 errichtete vorläufige bücherliche Einlage für die Böhmische Westbahn, nebst den diesbezüglichen Eintragungen angemerkt.

727) Längenprofil (auf Leinwand aufgezogen und in Carton, Taschenformat) der Böhmischen Westbahn aus dem Jahre 1863.

728) Mappe mit Detail-Längenprofil der Böhmischen Westbahn: Prag—Furth, sowie ihrer Abzweigungen von Chrast nach Radnitz und des Montangeleises von Nurschan zum Sylvia-Schacht; Handzeichnung aus der Zeit vor ca. 1869—1870.

729) Mappe, enthaltend eine »graphische Darstellung«, bezw. ein besser ausgestaltetes Längenprofil der Böhmischen Westbahn unter Angabe der Längen in Meilen und Klaftern, wie auch in

Metern, also stammend aus der Zeit des Ueberganges zur Einführung des Metermasses, d. i. 1873—1875. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

730) Album-Cassette mit 16 photographischen Ansichten von Landschaften und Brücken im Zuge der Böhmischen Westbahn nach dem Bestande vom Jahre 1861 bis 1877.

Inhalt:

1. Kreuzherrnschloss Dobřichovic;
2. Burg Karlstein;
3. Beraun-Brücke bei Mokropec, System Schiffkorn, 5 Oeffnungen zusammen 134·8 m lang;
4. dieselbe Brücke nach ihrer Zerstörung durch die Hochwasser-Katastrophe vom 25./26. Mai 1872;
5. Littava-Brücke bei Zditz, System Schiffkorn;
6. gewölbte Brücke über den rothen Bach bei Stašov;
7., 8. und 9. dieselbe Brücke nach ihrer Zerstörung infolge der vorerwähnten Hochwässer;
10. Brücken-Provisorium über die Klabowa bei Chrast im Jahre 1863;
11. gewölbte Klabowa-Brücke bei Chrast;
12. Uslava-Brücke bei Pilsen, 2 Oeffnungen à 28·5 m mit Eisenconstruction, System Schiffkorn und vier gewölbte Oeffnungen à 9·5 Lichtweite;
13. Radbusa-Brücke bei Pilsen, 2 Oeffnungen mit Eisenconstruction (wie vorstehend) und 3 gewölbte Oeffnungen à 9·5 m Lichtweite;
14. Schloss Chotieschan;
15. Radbusa-Brücke bei Holleischen, 2 Oeffnungen à 30·4 m Lichtweite; Schiffkorn'sche Eisenconstruction;
16. Hrubřina-Brücke bei Stankau. Schiffkorn'sche Construction.

Alle diese Eisenconstructionen wurden 1876—1877 durch eiserne Fachwerkbrücken ersetzt. — (Geschenk der Erben nach Wilh. Freih. v. Eichler.)

731) Handsignal-Laterne mit dreifarbigen Gläsern; verwendet als Ausrüstungsgegenstand der Bahnwächter auf den Linien der Böhmischen Westbahn in den Siebziger-Jahren. Zur Aufnahme des rothen und grünen Glases ist die Laterne mit zwei gesonderten Thürchen versehen, welche je nach Bedarf vor das Licht gelehnt wurden.

732) Mappe, enthaltend 54 autographirte Normalzeichnungen von Fahrbetriebsmitteln der Böhmischen Westbahn, stammend aus der Bauzeit dieser Bahn, 1861—1862.

733) Bildnis (in Rahmen): Johann Ritter von Schimke, kaiserl. Rath, Vicepräsident der Böhmischen Westbahn, geboren 1815 zu Wischau in Mähren, gestorben am 11. November 1884 zu Wien, hat nach Absolvirung des Wiener Polytechnicums an den Projects-Arbeiten für die von Heinrich Sichrowsky (s. Nr. 158) geplante atmosphärische Eisenbahn von Wien nach Hütteldorf theilgenommen, auch noch nachdem er 1842 in den staatlichen Eisenbahndienst getreten war, wo er zunächst bei der Tracirung und dem Baue der südlichen Staatsbahn in Steiermark verwendet, nach der Vollendung dieser Linie aber der 1851 errichteten k. k. Betriebsdirection in Graz zugetheilt worden ist. Dort erhielt er die Ernennung zum Betriebsdirector der südöstlichen Staatsbahn in Pest, von wo aus er 1853 zur Einrichtung der k. k. Betriebsdirection in Verona entsendet wurde. Nach dem Verkaufe der Staatsbahnen verliess er den Staatsdienst, wobei ihm in neuerlicher Anerkennung seiner Wirksamkeit der Titel eines kaiserl. Rathes zutheil wurde. Früherhin hatte er bereits das goldene Verdienstkreuz mit der Krone und den Franz Josef-Orden erhalten. Eine hervorragende Fortsetzung seiner Thätigkeit entwickelte er beim Baue und Betriebe der Theissbahn, deren oberste Leitung ihm gleich bei der 1856 erfolgten Concessionirung dieser Bahn anvertraut wurde. In dieser Stellung verblieb er, bis die Direction der genannten Bahn im Jahre 1869 von Wien nach Budapest übersiedelte. Seine Wirksamkeit blieb jedoch dem von ihm mitgeschaffenen und zu glänzendem Gedeihen gebrachten Unternehmen noch weiterhin dadurch erhalten, dass die General-Versammlung vom 29. April 1869 — folgend der von ihrem Vorsitzenden (Baron Wodianer) unter Lobeserhebungen auf den scheidenden Director gegebenen Anregung — den letzteren anlässlich seines Scheidens aus dem Dienstverbande der Gesellschaft in den Verwaltungsrath wählte. Schimke war seit der Gründung der Böhmischen Westbahn (1859) Verwaltungsrath, bezw. seit 1872 Vicepräsident dieser Bahn, ebenso lange Zeit hindurch Mitglied des Verwaltungsrathes der Creditanstalt und einer ihrer tüchtigsten Berather in Eisenbahnfragen. Am 4. Jänner 1867 wurde ihm der Orden der Eisernen Krone verliehen, womit

die Erhebung in den Ritterstand verbunden war. — Das Bild stammt aus dem Atelier des Hof-Photographen J. Albert in München, wo es beiläufig 1875 angefertigt wurde.

734) Bildnis (in Rahmen) desselben aus der Zeit, da er Director der Theissbahn war; gezeichnet 1859 von Kriehuber in Wien und von den Beamten der Theissbahn ihrem Director gewidmet, »als Zeichen dankbarer Hochachtung«.

735) Bildnis (in Rahmen): Albert Freiherr Klein von Wisenberg, Chef der Firma Gebrüder Klein, Eisenbahn-Bauunternehmer, Grossindustrieller, Mitconcessionär der Böhmischen Westbahn etc. etc. (Biographie s. Nr. 288.) — Das Bild wurde im Jahre 1861 von Dauthage gezeichnet.

736) Bildnis (in Rahmen): Dr. Angelo Ritter von Kuh, k. k. Hofrath, Central-Director und General-Secretär der Böhmischen Westbahn, geboren am 21. Juni 1830 zu Wien, gestorben am 9. August 1898 zu Baden (bei Wien) wurde — nachdem er das Untergymnasium absolvirt hatte — für eine commercielle Laufbahn bestimmt. Im Alter von zwanzig Jahren gelang es ihm jedoch den unfreiwillig aufgegebenen Bildungsgang wieder aufzunehmen, was er mit so regem Eifer that, dass er schon 1857 das Doctorat an der juridischen Facultät der Wiener Hochschule erwarb. Mittlerweile prakticirte er auch in der Advocaturskanzlei des Dr. Budinsky, bis er am 1. Jänner 1858 die Stelle eines Concipisten bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erhielt. Hier rückte er 1863 zum Rechtsconsulenten und 1867 bereits zum Central-Inspector vor. In jener Zeit fand der grosse Privilegialprocess zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Staatseisenbahn-Gesellschaft statt, bei dessen Führung K., gleich seinem Freunde und Collegen Dr. Sochor (s. Nr. 709) intensiven Antheil hatte. Nachher arbeitete er in umfassender Weise an der Ausgestaltung des Betriebsreglements mit, u. zw. sowohl als Mitglied der von den Eisenbahnen diesfalls eingesetzten Commissionen, wie auch als Berichterstatter für den allgemeinen Theil der im Jahre 1871 (9. März bis 31. October) von der Niederösterr. Handels- und Gewerbekammer veranstalteten Transport-Enquête; ebenso participirte er an den im Jahre 1872 (22. April ff.) beim Handelsministerium gepflogenen Schlussberathungen, in welchen der Wortlaut des mittels Verordnung

vom 1. Juli 1872 eingeführten neuen Betriebsreglements endgiltig festgesetzt wurde. — Als Nachfolger Sochor's zum General-Secretär der Böhmischen Westbahn ernannt, trat K. am 1. Jänner 1874 diesen Posten an, auf dem er sich auch weiterhin angelegen sein liess, an der Entwicklung der Einrichtungen des Eisenbahnwesens mitzuwirken. Er hatte in den heimischen Directoren-Conferenzen, sowie in verschiedenen Ausschüssen des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen wichtige Referate inne und er fungirte im Justiz-, bezw. im Handelsministerium bei der Vorbereitung einiger Gesetzentwürfe, sei es als Beirath, wie namentlich in Betreff der Anlegung von Eisenbahnbüchern (1874) und der Neuregelung des Patentwesens (1893), sei es als Referent, wie z. B. hinsichtlich der vom Club der österr. Eisenbahndirectoren eingereichten Grundzüge eines neuen Expropriationsgesetzes (1876). Zu diesem letzteren machte er auch in einer, unter dem Titel: »Einige Bemerkungen über den Gesetzentwurf, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen«, veröffentlichten kleinen Schrift (Wien 1877) weitere Vorschläge. K. war bis zu seinem Ableben Mitglied des Verwaltungsrathes der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und gehörte dem Vorstande der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen an, bis er, anlässlich der mit 1. Jänner 1895 erfolgten Verstaatlichung der Böhmischen Westbahn, in den Ruhestand eintrat. Damals wurde ihm der Titel eines Hofrathes verliehen (4. Februar 1895), nachdem er schon früherhin mit dem Orden der Eisernen Krone (1. November 1873) und vermöge dessen mit der Erhebung in den Ritterstand, sowie mit dem Titel eines Regierungsrathes (19. August 1878) ausgezeichnet worden war. Stets zuvorkommend und von seltener Herzensgüte, erfreute er sich auch ausserhalb des Kreises der Berufsgenossen grosser Beliebtheit und genoss den Ruf, dass ihm Niemand Feind gewesen.

737) Sammlung von Fahrordnungsbüchern (21 Stück) der Böhmischen Westbahn aus der Zeit vom 15. November 1861 (d. i. vom Anbeginne ihres Betriebes) bis 1. Mai 1893.

738) Mappe mit zwölf graphischen Darstellungen des Zugsverkehres (Fahrplan-Graficons) der Böhmischen Westbahn pro 1866 bis 1869, 1873, 1875, 1881, 1884 und 1890 bis 1893. Aus denselben ist

das namhafte Anwachsen insbesondere des Güterverkehres dieser Bahn deutlich zu ersehen. Während im Jahre 1866 bloss 6 Personenzüge (davon zwei nur bis Pilsen) 7 Lastzüge und ein gemischter Zug verkehrten, betrug im Jahre 1875 die Anzahl der ersteren acht, jene der Lastzüge 13 und jene der gemischten Züge 4; im Jahre 1890 wurden 2 Schnellzüge (Prag—Pilsen), 9 Personenzüge, 1 gemischter Zug und 14 Lastzüge geführt, desgleichen im Jahre 1893, doch gingen in letzterem die Schnellzüge über die ganze Linie Prag—Furth. (Geschenk des Herrn Hofrathes Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

* * *

739) »Uebersichtskarte (in Rahmen) der Buschtěhrader Bahn 1856«, welche letztere damals nur aus der alten, 1830—1833 eröffneten, 57 km langen Pferdebahn Prag—Wejhybka—Lána—Pinie und der am 3. Juni 1856 für den Gesammtverkehr eröffneten, 20·8 km langen Locomotivbahn Kladno—Kralup bestanden und zur Verbindung dieser Linien die Strecke Wejhybka—Kladno der Nučitzer Erzbahn mitbenützt hat. Die Umwandlung der Pferdebahn in eine Locomotivbahn fällt in die Zeit von 1863 bis 1869.

740) Mappe mit photographischen Abbildungen von Kunstbauten und Stationen der Buschtěhrader Eisenbahn aus der Zeit der ersten Ausführung ihrer verschiedenen Linien (1856—1876), u. zw.: 1. Erster Hlučoper Viaduct nächst Smichow; 2. Aufnahmsgebäude Smečna—Sternberg; 3. Aufnahmsgebäude Jenč; 4. Aufnahmsgebäude Kladno; 5. Aufnahmsgebäude Lužna—Lischan; 6. Ueberfahrtsbrücke bei Wächterhaus 40 (km 165½) der Linie Prag—Eger; 7. Aufnahmsgebäude Welchau—Wickwitz (Winterlandschaft); 8. Station Brandeisl der Abzweigung Kladno—Kralup; 9. Dienstgebäude der Buschtěhrader Bahn in Kralup; 10. Station Krima—Neudorf der Zweiglinie Komotau—Weipert; 11. und 12. Section Sonnenberg derselben Linie; 13. Aufnahmsgebäude Pressnitz derselben Linie; 14. Station Schmiedeberg derselben Linie; 15. Grenzbrücke bei Annaberg; 16. Eisenbrücke über den grossen Assigbach nächst Sebastianberg in der Ausästung Krima—Reitzenhain; 17. Eisenbrücke über den kleinen Assigbach ebendaselbst; 18. Südportal des Tunnels bei Lindenhammer in der Zweiglinie Falkenau—Graslitz—Klingen-

thal; 19. Grenzbrücke vor Klingenthal; 20. Ueberfahrtsbrücke bei km 1¼ der Abzweigung Lužna — Lischan — Rakonitz. Originalaufnahme aus der neueren Zeit von den gesellschaftlichen Beamten Josef Gaube und Franz Sommer für die Kaiser Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

741) Schmiervase (Schnitt), System Gebauer, womit der Kolben und Schieber oder auch der Regulator, sowohl bei Leerlauf der Locomotive als auch bei Fahrt mit Dampf, geschmiert werden konnte, weil die Vorrichtung stetig functionirte. Sie stand seit 1873 bei der Buschtěhrader Eisenbahn und bei anderen böhmischen Bahnen, wie auch bei den sächsischen Staatsbahnen im Gebrauche.

* * *

742) Mappe mit photographischen Abbildungen der im Jahre 1866 gesprengten Schiffkornbrücken der Turnau — Kraluper Bahn u. zw.

a) Moldaubrücke bei Kralup, unversehrter Theil;

b) der in den Tagen vom 26. Juni bis 2. Juli 1866, wegen Vorrückung des Prinzen Karl von Preussen zerstörte Theil dieser Brücke;

c) Elbebrücke bei Neratovic, gesprengt am 28. Juli 1866 im Rücken der preussischen Armee durch die Festungsbesatzung von Theresienstadt (Daraufsicht);

d) linksseitige }
e) rechtsseitige } Ansicht des gesprengten Theiles dieser Brücke.

743) Bildnis (in Rahmen): Georg Löw, General-Director der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn, geboren zu Berg in Böhmen am 26. August 1830, gestorben zu Prag am 8. Mai 1887, bezog nach Absolvirung der Mittelschule das Polytechnicum in Prag und vollendete seine Studien im Jahre 1852 an der technischen Hochschule zu Wien. Fast unmittelbar darnach fand L. Gelegenheit zur praktischen Verwerthung seiner Kenntnisse, u. zw. zunächst bei den letzten Bauausführungen der Strecke Prag—Bodenbach der k. k. nördlichen Staatsbahn, sodann bei der Tracirung und dem Baue der Buschtěhrader Eisenbahn, bei welcher er als Ingenieur und Betriebsleiter in Kralup, 1856 auch die erste feste Stellung erhielt. Im Jahre 1860 folgte er

dem Rufe der Böhmischen Westbahn und übernahm die Leitung des Betriebes derselben. Bei der Gründung der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn wurde er von deren Concessionären mit der Führung des Baues betraut (1864) und, anlässlich der Eröffnung dieser Bahn, im October 1865 zum Director derselben ernannt. Im selben Zeitpunkte ging er ein gleiches Dienstverhältnis auch zu der damals concessionirten, mit der Turnau-Kraluper Bahn eng liirten Böhmischen Nordbahn ein. Er führte den Bau derselben und stand ihr vom Tage der Eröffnung an als Director vor. Diese Doppelstellung nahm er bis zur Fusionirung der beiden Unternehmungen ein und mit 1. Jänner 1883 trat er als Generaldirector an die Spitze der aus jener Fusion hervorgegangenen (neuen) Böhmischen Nordbahn, bei welcher er bis zu seinem Tode verblieb. Dieser wurde durch Verletzungen herbeigeführt, welche L. erlitten hat, als er bei der Besichtigung einer Fabrik in Žižkow von der Terrasse einer Oberlichte auf das Glasdach und dann in den Arbeitsraum abstürzte. Im Jahre 1866 bethätigte er wiederholt seine patriotische Hingebung; er leitete selbst alle Tranports-Dispositionen im Bereiche der in den Kriegsschauplatz hineinragenden Turnau-Kraluper Bahn und während der blutigen Kämpfe bei Podol und Swijan hielt er — obschon die feindlichen Geschosse bereits den Bahnkörper umsausten — persönlich den letzten Eisenbahnzug in der Nähe des Schlachtfeldes zurück, bis alle Verwundeten einwaggonirt waren. In Anerkennung dessen erhielt er am 18. October 1866 den Franz Josef-Orden. Eine zweite staatliche Auszeichnung, nämlich der Orden der eisernen Krone, wurde ihm am 23. Juli 1876 zu Theil. Allseitig als hervorragender Fachmann und vorzüglicher Charakter anerkannt, bekleidete L. auch mannigfache Ehrenstellen. Er wurde 1874 von seinem Heimatsbezirke (Landgemeindegruppe Eger—Wildstein—Asch) zum Landtagsabgeordneten gewählt, war Curator der böhmischen Sparcassa und Mitglied des Comité für den Bau des Künstlerhauses »Rudolphinum« in Prag; er fungirte längere Zeit als Mitglied der Staatsprüfungs-Commission an der Prager deutschen technischen Hochschule und war 17 Jahre hindurch Obmann des von ihm gegründeten deutschen polytechnischen Vereines; die Gemeinden Gossengrün, Kralup und Střižowitz ernannten ihn zu ihrem Ehrenbürger. Das Bild (Lichtdruck), ist dem »Gedenkblatt«

entnommen, welches gleich nach dem Ableben L's. von Robert Wünsche zusammengestellt und »von dem Beamtenkörper der Böhmischen Nordbahn den Verehrern und Freunden Georg Löw's gewidmet« wurde.

* * *

744) Bildnis (in Rahmen): Bernhard Wüllerstorf-Urbair, Ritter, nachmals Freiherr von, k. k. Vice-Admiral, Handelsminister etc., geboren zu Triest am 29. Jänner 1816, gestorben zu Gries bei Bozen am 12. August 1883, kam nach Absolvirung des Gymnasiums (theils zu Padua, theils zu Ofen) in die Pionierschule zu Tulln, wurde aus dieser als Cadet ausgemustert, meldete sich aber 1833 zum Eintritt in die k. k. Kriegsmarine, wo er, zufolge vorzüglicher Eignung, schon 1836 die Charge eines »Officiersdienst thuenden Seecadetten« erhielt. Wegen seiner aussergewöhnlichen mathematischen Kenntnisse erhielt er die Erlaubnis zum Studium der Astronomie, welches er bei Littrow mit so glänzendem Erfolge betrieb, dass er 1839 aussertourlich zum Schiffsfähnrich befördert und ihm die Leitung der Marine-Sternwarte in Venedig, wie auch die Lehrkanzel für Astronomie und Nautik an der dortigen Marine-Akademie übertragen wurde. Durch die Wirren im Jahre 1848 von Venedig abgedrängt, fiel ihm nun die Aufgabe zu, das in Triest befindliche Schiffsmateriale in Stand zu setzen und auszurüsten; ebenso hatte er 1849 an der allgemeinen Organisirung und 1851 (in der Eigenschaft eines Admiralitätsrathes) an der Neueinrichtung der Marine theilgenommen. Mittlerweile war er zum Corvettencapitän befördert und mit dem Orden der eisernen Krone ausgezeichnet worden. Drei Jahre später hatte er, bereits als Linienschiffscapitän, Kreuzungen in der Levante unternommen, sodann im Herbste 1856 den Auftrag erhalten, für die von dem damaligen Marine-Obercommandanten, Erzherzog Ferdinand Max, angeregte österreichische Erdumseglung die Pläne und Instructionen auszuarbeiten und die Segelfregatte »Novara« auszurüsten. Er wurde auch zum Befehlshaber dieser Expedition ernannt, welche, begleitet von dem lebhaften Interesse der wissenschaftlichen Welt, am 30. April 1857 Triest verliess, und am 26. August 1859 wieder in den heimatlichen Hafen einlief, reichbeladen mit naturhistorischen Sammlungen und Aufschreibungen über die

ausgeführten wissenschaftlichen Beobachtungen und statistisch-commerciellen Erhebungen. Das Gelingen und die Erfolge der Expedition wurden ihrem Führer mit dem Orden der eisernen Krone II. Classe und der Erhebung in den Freiherrnstand gelohnt (Februar 1860). Selbstverständlich betheiligte sich W. auch an den gross angelegten Publicationen über diese Weltreise. Nach einer kurzen Intervention in Sicilien wurde er 1860 zum Festungs-Commandanten in Pola und zum Contre-Admiral, 1863 zum Hafen-Admiral und Arsenal-Commandanten von Venedig, sodann anfangs 1864 zum Commandanten des Nordsee-Geschwaders im Kriege gegen Dänemark ernannt. Diese Mission war bald beendet; denn nach der Ruhmesthat Tegetthoff's bei Helgoland (3. Mai 1864) blieb dem Geschwader nur noch wenig zu vollführen. Seit der Rückkehr desselben verweilte der am 4. Jänner 1867 nunmehr zum Vice-Admiral beförderte W. in Pola, bis er am 27. Juli 1865 zum Handelsminister ernannt und alsbald auch mit der Würde eines Geheimen Rathes bekleidet wurde. Unter seiner Amtsführung gelangten vielerlei erspriessliche Neuerungen, theils schon ins Dasein, theils zur Vorbereitung, so namentlich die Herabminderung des Briefportos, die Einführung der Postkarten, das neue Dampfkesselgesetz, die erstmalige Errichtung der Handelsstatistik, verschiedene neue Handelsverträge, das Gesetz über die Einführung des metrischen Masses und Gewichtes etc. Ein besonderes Augenmerk widmete er dem Eisenbahnwesen; er förderte den Ausbau des Schienennetzes durch Concessionirung zahlreicher Unternehmungen, darunter: das Ergänzungsnetz der Staatseisenbahn-Gesellschaft, die Mährisch-Schlesische Nordbahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Siebenbürger Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn etc. etc.; er vereinbarte mit der Südbahn den Vertrag von 13. April 1867, welcher wichtige Abänderungen ihrer Concessions-Urkunde und ihrer Tarife sowie die Sicherstellung des Hafenbaues in Triest bezweckte, und er bemühte sich, allerdings fruchtlos, um eine allgemeine Verbilligung der Tarife. Kränklichkeit infolge Ueberanstrengung und die mit Beginn des Jahres 1867 eingetretenen Aenderungen im politischen Gefüge der Monarchie veranlassten ihn, aus dem Ministerium zu scheiden. Der Rücktritt wurde ihm mittels eines sehr huldvollen a. h. Handschreibens vom 18. April 1867 unter

Verleihung des Grosskreuzes des Leopold-Ordens bewilligt. Wenige Tage nachher, am 8. Mai 1867, wurde er zum lebenslänglichen Mitgliede des Herrenhauses des österr. Reichsrathes ernannt. Er nahm nun wieder seinen alten Platz in der Marine ein, bis er 1869 in den bleibenden Ruhestand eintrat. Während des letzteren setzte er die wissenschaftliche und publicistische Thätigkeit fort. Dem Eisenbahnwesen galt seine Schrift: »Das Eisenbahnnetz im westlichen Theile der österr.-ungar. Monarchie mit besonderer Berücksichtigung des Adriatischen Meeres« (Wien 1875); auch der »im Octoberhefte 1866 der »Oesterr. Revue« erschienene, B. v. W. gezeichnete Aufsatz über »das Eisenbahnnetz der österr. Monarchie«, in welchem mit Rücksicht auf die Vertheidigung des Reiches die Einbeziehung der Haupthäfen in das Eisenbahnnetz (Istrianer Bahn, Dalmatiner Bahn) dringend empfohlen wurde, gilt als seine Arbeit. — Das Bild zeigt ihn im besten Mannesalter, als er sich anschickte die Novara-Reise anzutreten; es wurde im Jahre 1857 von Kriehuber gezeichnet.

745) Bildnis (in Rahmen): Dr. Ignaz Edler von Plener, k. k. Geheimer Rath, Mitglied des Herrenhauses des österr. Reichsrathes, ehemaliger k. k. Finanzminister und k. k. Handelsminister, geboren zu Wien am 21. Mai 1810, machte in seiner Vaterstadt den ganzen Bildungsgang durch, erwarb im Jahre 1832 an der dortigen Hochschule das juridische Doctorat und betrat hierauf als Cameral-Bezirkscommissär zu Eger die Beamtenlaufbahn. In der Zeit von 1836 bis 1851 rückte er bis zum Ober-Finanzrathe bei der Finanz-Landesdirection in Prag vor, wurde dann zur Einführung des neuen Steuersystems in Ungarn nach Pest entsendet und 1852 zum Vorstande einer der damals errichteten fünf Abtheilungen der ungarischen Finanz-Landesdirection, nämlich jener in Pressburg, mit dem Range eines Hofrathes ernannt. Fünf Jahre später kam er als Finanz-Landesdirector nach Lemberg, von wo aus er 1859 in den »verstärkten Reichsrath« nach Wien berufen wurde. Sodann an Stelle des Freiherrn von Bruck (s. Nr. 331), am 22. April 1860, zunächst mit der Leitung des Finanzministeriums betraut und bei der Einsetzung des Cabinets Schmerling, am 20. October 1860, zum Finanzminister ernannt, versah er dieses unter schwierigen Verhältnissen angetretene Amt bis 27. Juli 1865, als dem Tage des

Rücktrittes des genannten Cabinets. Er arbeitete die ganzen fünf Jahre hindurch unablässig an der Ordnung der finanziellen Verhältnisse des Staates, sowohl durch Hinaufsetzung der Einnahmen, wie durch Herabminderung der Ausgaben. Davon wurden auch die garantirten Eisenbahnen getroffen. Der Garantiegenuss ward ihnen erschwert und die Steuerleistung vermehrt (1863), was zu Streitigkeiten führte, die erst im Jahre 1867 unter dem Finanzminister Becke ihre Beilegung fanden (vgl. Nr. 746). Mit der am 30. December 1867 erfolgten Berufung des Cabinets Auersperg kehrte P. als Handelsminister in die Activität zurück und verwaltete sein neues Ressort bis 12. April 1870. In diese Zeit fallen mannigfache Reformen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, so namentlich die Errichtung der amtlichen Eisenbahnstatistik, die Schaffung des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, die Regelung der Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer von Eisenbahn-Unternehmungen (Ges. v. 8. Mai 1869), die Gewährung von langjährigen Steuerbefreiungen für neue, nicht garantirte Eisenbahnen (erstmalig. Ges. vom 20. Mai 1869), die mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Theissbahn und Böhm. Westbahn getroffenen Vereinbarungen über die Rückzahlung der bis dahin aus dem Titel der Zinsengarantie empfangenen Staatsvorschüsse, die Ausarbeitung eines neuen Tarifschemas, die Bereicherung der heimischen Eisenbahn-Literatur (Jahrbuch, Gesetzsammlung etc.), nebstdem aber auch eine grosse räumliche Entwicklung des Bahnnetzes. Es wurden concessionirt: die nordwestl. böhmischen Linien (Fortsetzung der Buschtěhrader Bahn), die österr. Nordwestbahn und — nachdem die am 13. März 1869 vor den Reichsrath gelangte, umfassende Regierungsvorlage über die Vervollständigung des österr. Eisenbahnnetzes, welche u. A. auch schon die Arlbergbahn begriff, alsbald wieder zurückgezogen worden war — auf Grund von Einzelgesetzen noch folgende Linien: Villach — Franzensfeste, St. Peter — Fiume, Laibach — Tarvis, Neratovic — Prag, Ostrau — Friedland, Leoben — Vordernberg, Dux-Bodenbach, Salzburg — Hallein, Hohenstadt — Zöptau, ferner die Ungarische Westbahn, die Erste Ungar.-galizische Verbindungsbahn, die Mähr.-Schles. Centralbahn, die Vorarlberger Bahn. Auch die Berufung der technischen Consulenten Wilh. v. Nördling und M. M. Freiherr v. Weber in den Dienst des Handels-

ministeriums (a. h. Entschl. vom 19. März, bezw. 26. April 1870) ging noch von P. aus. — Den gewählten Vertretungskörperschaften gehörte P. seit 20. März 1861 an, u. zw. als von der Egerer Handels- und Gewerbekammer entsendeter Abgeordneter des böhmischen Landtages und seit 1867 auch des Reichsrathes. Zum Mitgliede des Herrenhauses wurde er am 13. October 1873 ernannt. An staatlichen Auszeichnungen und Würden waren ihm zutheil geworden: die Würde eines Geheimen Rathes, am 22. April 1860, der Orden der eisernen Krone I. Classe am 12. August 1862, das Grosskreuz des Leopold-Ordens am 15. Mai 1869, die Kanzlerschaft beim Orden der eisernen Krone am 10. April 1895. — Das Bild wurde ca. 1858 von Josef Bauer in Wien lithographirt.

746) Bildnis (in Rahmen): Franz Karl Becke, Ritter von, nachher Freiherr, geboren zu Hollinetz in Böhmen am 31. October 1815, gestorben zu Wien am 15. Jänner 1870, studirte, nach Absolvirung des Gymnasiums in Pilsen, an der Prager Universität Rechts- und Staatswissenschaften und erwarb am 21. December 1842 den Doctorhut. Damals stand er, bis auf den Tag genau, schon zwei Jahre im Staatsdienste, den er als Conceptspraktikant bei der k. k. böhm. Kammerprocuratur begonnen hatte und nun bei der k. k. allgemeinen Hofkammer in Wien fortsetzte. Zugleich war er Assistent der Lehrkanzel für Statistik und Gefäll-Gesetzkunde an der Wiener Universität. Von 1846 bis 1850 fungirte er als Kanzler beim Consulate in Galatz, sodann nahm er im Handelsministerium an den Arbeiten für die Organisirung des Consulatswesens theil, bis er 1853 zum General-Consulate in Constantinopel versetzt wurde, wo er zuerst die Stelle eines Kanzlei-Directors und hernach die eines Consuls einnahm. Im Jahre 1856 zum Sectionsrathe und zugleich zum österr. Vertreter bei der Donau-Commission ernannt, hatte er wieder seinen Amtssitz in Galatz, bis er 1861 zum Vicepräsidenten der Seebehörde in Triest ernannt wurde. Auf diesem Posten blieb er bis zu seiner im Juli 1865 erfolgten Berufung als Sectionschef ins Finanzministerium. Nach dem Rücktritte des Finanzministers Larisch wurde B. dessen Nachfolger (21. Jänner 1867), sowie Leiter des Handelsministeriums. In ersterer Eigenschaft erwarb er sich um die damaligen sogenannten »jungen Eisenbahnen« (Kaiserin Elisabeth-Bahn, Theissbahn, Süd-Norddeutsche Ver-

bindungsbahn und Böhmische Westbahn) das Verdienst, die zwischen ihnen und der Finanzverwaltung seit 1863 hinsichtlich der Ausführung der staatlichen Zinsengarantie und der Besteuerung bestandenen Strittigkeiten in gedeihlicher Weise geschlichtet zu haben (24. April 1867). Als Leiter des Handelsministeriums brachte er eine neue Systemisirung dieses Ressorts, unter Sichtung und Reducirung des Personalstandes, in Durchführung (October 1867), wobei das Departement für volkswirthschaftliche Publicistik und die Handelsstatistik (eine Lieblingsschöpfung Wüllerstorf's) wieder aufgehoben wurde, allerdings um nach etlichen Jahren abermals für nothwendig erkannt und neu errichtet zu werden. Am 24. December 1867 erfolgte seine Ernennung zum Reichs-Finanzminister, also zum Chef des einen der damals errichteten drei gemeinsamen Ministerien. Diese Stellung behielt er bis zu seinem Ableben. Während seines (zweiten) Domiciles in Galatz und in Triest veröffentlichte er zwei die Eisenbahnen nach und durch Siebenbürgen betreffende Schriften: »Zur siebenbürgischen Eisenbahnfrage. Beleuchtung der projectirten siebenbürgischen Eisenbahnlinien Hermannstadt-Rothenthurmpass—Bukarest und Kronstadt—Bodzaupass—Galatz vom nationalökonomischen Standpunkte (Wien 1862)«, dann »Die Siebenbürger Eisenbahnfrage aus dem Gesichtspunkte des österreichischen auswärtigen Handels (Kronstadt, 1864)«. Er war seit 18. Jänner 1867 wirklicher geheimer Rath und besass seit 30. December 1867 den Orden der eisernen Krone I. Classe. Das Bild wurde nach einer Photographie aus den Sechziger-Jahren gestochen.

* * *

747) Album-Cassette (aus braunem, gepressten Leder mit Golddruck), enthaltend photographische Abbildungen von Bauobjecten, Bahnhöfen etc. der Lemberg-Czernowitzer Bahn aus der Zeit ihrer ersten Vollendung (1866), u. zw. 1. Aufnahmsgebäude in Lemberg von der Strassenseite; 2. dasselbe Gebäude von der Bahnseite; 3. Vestibule des Aufnahmsgebäudes in Lemberg; 4. Ansicht des Bahnhofes Lemberg sammt dem Heizhause; 5. Dampfpumpenraum der Wasserstation Lemberg; 6. Ueberfahrt nächst dem Pulverthurme bei Lemberg; 7. gemauertes Wächterhaus; 8. hölzernes Wächterhaus; 9. Station(-Vorplatz) Staresioło; 10. Dniester-Brücke bei Halicz; 11. Brücke über die schwarze

Bystrzyca vor Stanislau; 12. Aufnahmsgebäude in Stanislau (Stadtseite); 13. Inneres des Heizhauses in Stanislau; 14. Werkstätte in Stanislau; 15. Betriebs-Locomobile in der Werkstätte Stanislau; 16. Dreherei in der Werkstätte Stanislau; 17. Brücke über die goldene Bystrzyca bei Chryplin; 18. Aufnahmsgebäude in Kolomea; 19. Pruth-Brücke bei Lubkowce (km 220·875) untere Ansicht; 20. Aufnahmsgebäude in Sniatyn; 21. Pruth-Brücke bei Przerwa (km 239·143); 22. Pruth-Brücke bei Czernowitz; 23. Detail der Schiffkorn'schen Brückenconstruction über den Pruth; 24. Aufnahmsgebäude in Czernowitz (Stadtseite); 25. dasselbe Gebäude von der Bahnseite; 26. Vestibule des Aufnahmsgebäudes in Czernowitz; 27. Volkstrachten im Lemberger und Stanislauer Kreise; 28. Volkstrachten im Kolomeaer Kreise; 29. Bukowinaer Volkstrachten. — (Geschenk des Herrn Ministerialrathes Anton Kühnelt.)

748) Mappe mit sieben photographischen Abbildungen der an Stelle der am 4. März 1868 eingestürzten Schiffkornbrücke (siehe Nr. 755—756) im Jahre 1872 erbauten neuen Brücke (Halbparabelträger mit doppeltem Fachwerk aus Hermann'schen Formeisen) über den Pruth bei Czernowitz.

749) Mappe mit photographischen Abbildungen von acht Personen- und Güterzug-Locomotiven der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn aus der Zeit von 1865—1887, u. zw.:

a) und *b)* Personenzugs-Locomotiven Nr. 20 »Srzała« und Nr. 25 »Cwał«, gebaut im Jahre 1866 von der Maschinenfabrik der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezw. von G. Sigl in Wien. Dieselben besitzen drei vor der Feuerkiste liegende Achsen, deren beide rückwärtigen gekuppelt sind und Hall'sche Kurbeln; der Rahmen liegt aussen. (Serie 18 d. k. k. St. B.);

c) und *d)* Güterzugslocomotiven Nr. 15 »Sniatyn« und Nr. 17 »Bystrzyca«, beide gebaut 1866 von G. Sigl in Wien; sie haben drei gekuppelte Achsen mit Hall'schen Kurbeln, und Aussenrahmen (Serie 40 d. k. k. St. B.). Beiderlei Typen wurden auch für die Carl Ludwig-Bahn und für die Böhmische Westbahn gebaut;

e) Tenderlocomotive Nr. 3 mit drei gekuppelten Achsen, Innencylinder und Innenrahmen; gebaut 1865 von der Maschinenfabrik der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft;

f) Güterzugslocomotive mit vier gekuppelten, sämmtlich vor der Feuerkiste liegenden Achsen (Serie 71 d. k. k. St. B.), gebaut 1876—1878 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf. Diese Locomotive besitzt Innenrahmen, die Steuerung liegt aussen. Die gleiche Type wurde auch für die Oesterr. Nordwestbahn gebaut;

g) Güterzugslocomotive Nr. 69 »Bucusesci« (Serie 40 der k. k. St. B.) gebaut 1887 von der Maschinenfabrik der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Art der unter *c)* erwähnten Type jedoch in neuzeitiger Gestalt;

h) Abbildung eines ganzen Personenzuges, an dessen Spitze die Locomotive Nr. 18 »Piorun« steht, welche der unter *a)* erwähnten Type angehört.

Die Dimensionen jeder einzelnen Type sind auf den betreffenden Abbildungen angegeben.

750) Foliant mit autographirten, zum Theile auch farbig angelegten Normalplänen der Fahrbetriebsmittel der Lemberg-Czernowitzer Bahn aus deren ersten Betriebszeit (1867 f.), u. zw.: 28 Zeichnungen von Personen- und Güterzugslocomotiven (jetzt Serie 18 und 40 d. k. k. St. B.) sammt Details; 10 Zeichnungen eines Tenders sammt Details und 25 Zeichnungen von Personen-, Gepäck- und Güterwagen mit zugehörigen Details. Auch liegen einige Correcturblätter bei. Viele dieser Zeichnungen tragen die Unterschrift des Werkstätten-Vorstandes A. Elsner.

751) Speisepumpe aus Rothmetall, herrührend von einer im Jahre 1865 von Manning Wardle & Co. zu Leeds (England) gebauten Tenderlocomotive, welche ursprünglich beim Bau der Lemberg-Czernowitzer Bahn und nach deren Vollendung zum Verschubdienste, sowie späterhin auf den Nebenlinien dieser Bahn verwendet wurde. Derzeit ist diese Locomotive dem Fahrparke der k. k. österr. Staatsbahnen (unter Nr. 9503) einverleibt.

752) Mappe mit der Zeichnung eines im Jahre 1869 von der »Railway Carriage Comp. Oldburg« bei Birmingham construirten hölzernen Scheibenrades, welches damals auch bei zwei Lastwagen der Lemberg-Czernowitzer Bahn versuchsweise in Verwendung genommen, aber nach drei Jahren wieder cassirt wurde. In Oesterreich fanden solche Räder keinen rechten Eingang, in England hingegen stehen sie, namentlich bei Luxus-Personenwagen, vielfach in Benützung.

753) Bildnis (in Rahmen): Victor Ofenheim Ritter von Ponteuxin, General-Director der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, geboren am 18. November 1820 zu Wien, gestorben ebendaselbst am 11. October 1886. Nachdem er in seiner Vaterstadt das Gymnasium absolvirt hatte, bereitete er sich zum Eintritte in die Orientalische Akademie vor und erhielt bei den betreffenden Prüfungen den ersten Rang. Da aber die Aufnahme in die genannte Akademie sich gleichwohl verzögerte, betrieb er an der Wiener Universität das Studium der Rechte, nach dessen Vollendung er in das Cameralamt eintrat. Hierauf kam er 1843 zur allgemeinen Hofkammer und wurde 1849 zum Kanzler beim General-Consulate in Galatz ernannt. Die Erkrankung seines Vaters verhinderte ihn aber, diese Stelle anzutreten. Nach dem Tode des Letzteren und der Ordnung des Nachlasses kehrte O. wieder in den Staatsdienst zurück; doch widmete er sich jetzt dem Eisenbahnwesen. Die erste Verwendung hierin fand er bei der damals eben errichteten k. k. General-Baudirection und nach deren Auflösung (1. October 1852), bei der k. k. Central-direction für Eisenbahnbauten, wo er mit Verwaltungs-Agenden einiger Linien, insbesondere der Semmeringbahn und der Wiener Verbindungsbahn, betraut war. Im Jahre 1854 ins Handelsministerium berufen, hatte er als Ministerial-Concipist an der Ausarbeitung des Eisenbahn-Concessionsgesetzes und bei den sonstigen Vorbereitungen für die Wiederzulassung von Privatunternehmungen zur Errichtung von Eisenbahnen theilgenommen. Bald nach Beginn der Concessionirungen trat er als General-Secretär-Stellvertreter in die Dienste der Concessionäre der Carl Ludwig-Bahn (1856) und wurde nach der Constituirung dieser Gesellschaft zum Inspector derselben ernannt (10. October 1858). Fünf Jahre später nahm er einen längeren Urlaub, um den Ausbau der galizischen Bahn bis an ihren schon ursprünglich vorgesehen gewesenen Endpunkt (Moldau'sche Grenze) zu studiren, bezw. die Lemberg-Czernowitzer Bahn zu gründen. Es gelang ihm dies mit Hilfe englischer Capitalisten, und er war der Erste, der englisches Geld in ausgedehntem Masse nach Oesterreich zu bringen wusste. Die Concessionirung — die erste, welche in Oesterreich auf einem im verfassungsmässigen Wege geschaffenen Gesetze beruhte — erfolgte am 11. Jänner 1864, worauf O. von der Carl Ludwig-Bahn schied und am 2. Mai

1864 den Posten des Generaldirectors der neuen Unternehmung übernahm. Um dieselbe nicht als Sackbahn fortbestehen zu lassen, plante er deren Fortsetzung von Czernowitz durch Bessarabien bis an das Schwarze Meer. Das Vorhaben fand in Russland Anklang und O. erntete daselbst wiederholte Auszeichnungen. Als aber die russische Regierung es dennoch vorzog, Odessa mittels einer durch Podolien gegen Tarnopol führenden Linie mit dem österreichischen Schienennetze in Verbindung zu bringen, trachtete er den Pontus auf dem Wege durch Rumänien zu erreichen. Wettbewerbungen kreuzten diese Projecte; immerhin aber gelang die Weiterführung der Czernowitzer Bahn bis Roman und Jassy. Die Concession für die österreichische Theilstrecke bis Suczawa wurde am 15. Mai 1867, jene für die rumänischen Linien am 19. Juni 1868 ertheilt, worauf die Gesellschaft die Firma »Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn« annahm. Seinem rastlosen Unternehmungsgeiste nachgebend, projectirte O. für dieselbe noch andere Fortsetzungslinien, namentlich Lemberg—Tomaszów, Lemberg--Stryj—Skole, Jassy—Kischeneff etc.; er war auch Gründer der im Jahre 1872 concessionirten, jedoch unausgeführt gebliebenen Eisenbahn von St. Pölten nach Mürzzuschlag, ferner Concessionär der Kahlenberg-Eisenbahn, sowie mitbetheiligt an der Gründung der Kronprinz Rudolf-Bahn und einiger anderen Bahnen. Ausserdem war er Schöpfer, bezw. Theilhaber vieler industriellen Unternehmungen, Präsident der Union-Bank etc. etc. Im Spätsommer 1872 gerieth O. in immer schärfere Gegensätze zur Regierung. Die staatliche Aufsichtsbehörde hatte an dem Zustande, sowie an den Einrichtungen der Lemberg-Czernowitzer Bahn mancherlei bemängelt, die letztere aber sich geweigert, den Weisungen hinsichtlich der Behebung der Mängel Folge zu leisten. Dies führte schliesslich dazu, dass die Regierung am 7. October 1872 die österr. Linien der Gesellschaft sequestrirte. Am selben Tage nahm O seinen Abschied. Ein Jahr nachher machte die Regierung auf Grund der während der Sequestration vorgenommenen Ueberprüfungen einen Strafprocess gegen ihn anhängig. Die Untersuchung zog sich lange hin. Die Verhandlung vor dem Schwurgerichtshofe begann erst am 4. Jänner 1875; sie dauerte fast zwei Monate, nämlich bis 27. Februar und endete mit einem Freispruche. Nunmehr trat O. allmählich wieder aus seiner während des Processes

bewahrten Zurückgezogenheit hervor; im Eisenbahnwesen bethätigte er sich aber nicht mehr. Bei den Reichsrathswahlen im Jahre 1879 erhielt er von einigen Bukowinaer Landgemeinden ein Mandat, das er jedoch bald niederlegte. Von 1881 an bis zu seinem durch ein Herzleiden herbeigeführten Ableben bekleidete er die Stelle eines persischen General-Consuls. Seit 8. Jänner 1867 besass er den Orden der Eisernen Krone, mit welchem die Erhebung in den Ritterstand verbunden war, wobei er, gleichsam zur Erinnerung an seine Pontusbahn-Projecte, das Prädicat »von Ponteuxin« erwählte. — Das Bild wurde 1886 von F. Würbel nach einer aus den Siebziger-Jahren stammenden Photographie gezeichnet.

754) Bildnis (in Rahmen): Claudius Ritter von Klaudy, k. k. Hofrath, k. u. k. Director für Hof-Eisenbahnreisen, em. General-Inspector der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, geboren am 11. Juli 1833 zu Gross-Bistritz in Mähren, vollendete am Wiener Polytechnicum die 1845 in Prag begonnenen technischen Studien und fand alsbald Aufnahme in den staatlichen Eisenbahndienst, den er als Hilfsbeamter bei der Ungar. Centralbahn und nachherigen k. k. südöstlichen Staatsbahn am 10. Jänner 1851 in Pest begann. Noch vor Ablauf desselben Jahres (1. December) wurde er zum technischen Eleven und 8 Monate später (24. Juli 1852) bereits zum Ingenieur-Assistenten ernannt. Zugleich erfolgte seine Versetzung nach Verona, wo er zunächst der k. k. Eisenbahn-Baudirection, vom 7. Mai 1855 an aber der dortigen k. k. Betriebsdirection zugetheilt war, zum Ingenieur-Assistenten I. Classe, bezw. Ingenieur-Stellvertreter vorrückte und als Stationschef in Venedig fungirte, bis er am 30. Juli 1856 in der Eigenschaft eines Sections-Ingenieurs zu der damals gegründeten Kaiserin Elisabeth-Bahn übertrat, wo er beim Baue der oberösterreichischen Linien thätig und nach Vollendung derselben Stationschef in Wien, sowie zugleich Vorstand der I. Section gewesen. Auf Veranlassung des Feldmarschalls Erzherzog Albrecht kehrte er 1866 in den Staatsdienst zurück, war während des Feldzuges dem Hauptquartiere der Südarmee beigegeben, nahm an der Leitung der Militär-Transporte theil und wurde über a. h. Entschliessung vom 7. September 1866 in den Status der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen mit dem Range eines Commissärs I. Classe ein-

gereiht. Im Jahre 1867 wurde er zur Einrichtung der Betriebsabtheilung der k. ungar. General-Inspection entsendet und amtirte damals als Leiter derselben. Nach Beendigung dieser Mission fiel ihm die Ueberwachung der Ausführung verschiedener neuer Anordnungen im Verkehre der österr. Eisenbahnen zu. Am 26. Juli 1871 wurde er zum Inspector und zwei Jahre nachher, mit a. h. Entschliessung vom 27. Juni 1873, zum Ober-Inspector ernannt. Aus Anlass der im Anschlusse an die Aufhebung der Sequestration der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn zum Vollzuge gelangten Neuorganisation ihrer Geschäftsführung auf die Stelle eines General Inspectors dieser Gesellschaft berufen, schied K. im August 1875 abermals aus dem Staatsdienste und leitete nun bis 31. December 1885 den gesammten technischen und executiven Dienst der genannten Bahn. Von diesem Zeitpunkte an im Ruhestand befindlich, versieht er nun ausschliesslich das ihm schon seit 31. Juli 1876 anvertraute Hofamt eines Directors für Hof-Eisenbahnreisen. Ausser zahlreichen ausländischen Orden sind ihm während seiner langjährigen Eisenbahndienstzeit auch mannigfache österreichische Auszeichnungen zutheil geworden, nämlich: das goldene Verdienstkreuz mit der Krone und die Kriegsmedaille (1866), der Franz Josef-Orden (4. Jänner 1867), der Titel eines Regierungsrathes (18. Juli 1875), der Orden der Eisernen Krone (6. Juni 1871), womit die Erhebung in den Ritterstand (December 1871) verbunden war, der Titel eines Hofrathes (10. Mai 1878), der Leopold-Orden (30. August 1881). Am 2. Juli 1892 wurde ihm der Orden der Eisernen Krone II. Classe und am 22. Februar 1896 *ad personam* die IV. Rangsclasse verliehen. — Das Bild ist die lithographische Wiedergabe einer aus dem Jahre 1871 stammenden Photographie.

755) Bildnis (in Rahmen): Anton Kühnelt, General-Secretär der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, später k. k. Ministerialrath etc., geboren am 5. Jänner 1842 zu Wien, gestorben am 4. August 1898 zu Westerland-Sylt, fand nach Absolvirung des Gymnasiums Verwendung im stenographischen Bureau des Reichsrathes und widmete sich dann dem Eisenbahndienste, welchen er als Hilfsbeamter der Lemberg-Czernowitzer Bahn am 31. October 1865 begann. Vermöge seiner Sprachkenntnisse und sonstigen Tüchtigkeit durcheilte er die unteren Rangsclassen so rasch, dass er in kaum drei Jahren bis zum Secretär vorrückte

(1. September 1868) und, gleichwie bei den Verhandlungen, welche der Verwaltungsrath kurz vorher rücksichtlich der Erwerbung der Concession für die rumänischen Linien geführt hatte, nunmehr ständig als Präsidialist fungirte. Als die Gesellschaft infolge der Sequestrirung ihres österreichischen Netzes eine gesonderte Verwaltung für die rumänischen Linien einrichtete, wurde er zum General-Secretär der letzteren ernannt (10. October 1872). Mit dieser Stellung fiel ihm die Aufgabe zu, die aus Anlass der erwähnten Sonderung rumänischerseits erhobenen Schwierigkeiten zu beheben. Es gelang ihm, diese Aufgabe vollends zu lösen und die geänderten organisatorischen Massnahmen auf den rumänischen Linien rasch durchzuführen. Bei der Umgestaltung, welche die gesellschaftliche Geschäftsleitung nach der Aufhebung der Sequestration der österreichischen Linien erfahren hat (Auflassung des Generaldirector-Postens, Scheidung der administrativen von den technischen Agenden etc.), wurde K. zum General-Secretär für die Gesammtunternehmung ernannt (August 1875). Zu Beginn des Jahres 1886 gelangten übrigens auch die technischen Dienstzweige unter seine Oberleitung, nachdem der General-Inspector v. Klaudy (s. Nr. 754) damals in Ruhestand getreten war. An den weitwendigen Auseinandersetzungen zwischen der rumänischen Regierung und der Gesellschaft, zu denen es infolge der am 30. October 1888 urplötzlich eingetretenen Sequestration der rumänischen Linien neuerdings gekommen war, hatte K. wieder in hervorragendem Masse theilgenommen und zu der für die Gesellschaft gut annehmbaren Schlichtung der unerquicklichen Angelegenheit, nämlich zum Abschluss des Uebereinkommens vom 10./22. Jänner 1889 wesentlich beigetragen. Bei der mit 1. Juli 1889 zum Vollzuge gelangten Uebernahme der Lemberg-Czernowitzer Bahn in den Staatsbetrieb wurde K. als Generaldirectionsrath in den Personalstand der k. k. österr. Staatsbahnen eingereiht und mit der Stellvertretung des Vorstandes der commerciellen Abtheilung betraut. Am 1. Jänner 1896 rückte er in die III. Dienstclasse (Director) vor und beim Inslebentreten der neuen Organisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung wurde er zum Ministerialrathe im Eisenbahnministerium ernannt (26. Juli 1896), wo er nun dem Departement (15) für den ausländischen Güterverkehr vorstand, bis er mit Ende des-

selben Jahres wieder in den privaten Eisenbahndienst zurückkehrte und den Posten des Directors der Oesterr. Nordwestbahn und Süd - Norddeutschen Verbindungsbahn übernahm. Ein neidisches Geschick verwehrte ihm den langen Besitz der neuen Stellung; kaum 18 Monate nach ihrem Antritte ereilte ihn auf einer Badereise plötzlich der Tod. K. genoss den Ruf eines gediegenen Fachmannes, insbesondere auf administrativem und commerciellem Gebiete, und eines stets wohlwollenden Chefs seiner Untergebenen. Im Jahre 1882 (1. April) wurde er mit dem Titel eines Regierungsrathes, am 24. August 1889 mit dem Orden der eisernen Krone und am 30. November 1895 mit dem Titel eines Hofrathes ausgezeichnet. — Das Bild ist im Jahre 1882 aus der lithographischen Anstalt von Bannwarth in Wien hervorgegangen.

756) Bildnis (in Rahmen): Dr. Heinrich Eduard Gintl, k. k. Regierungsrath, Leiter des Bau- und Betriebsdienstes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, geboren am 13. Juli 1832 zu Ungar. Hradisch in Mähren, gestorben am 30. Juni 1892 zu Abbazia. Er begann die Gymnasialstudien in Olmütz und vollendete dieselben in Wien, wo er auch sämmtliche Fächer des Polytechnicums absolvirte. Unmittelbar danach unternahm er (1851) eine längere Reise durch Deutschland, Belgien und England, um seine Kenntnisse, namentlich hinsichtlich des Eisenbahnwesens zu erweitern. Zum selben Zwecke widmete er auch mehrere Wochen dem Besuche der damaligen Weltausstellung in London. In die Heimat zurückgekehrt, fand er am 18. November 1852 Aufnahme in den Betriebsdienst der k. k. nördlichen Staatsbahn, trat aber — unter Ablehnung einer ihm zugedachten Betriebs-Assistentenstelle — am 29. November 1854 als Eleve zur k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten über, welche ihn am 24. Juni 1855 zum Baue der k. k. Tiroler Staatsbahn exponirte. Dort blieb er als Ingenieur-Assistent-Stellvertreter bis Ende October 1856, nachdem er schon am 26. August 1856 von den Concessionären der Ostgalizischen Bahn (Carl Ludwig-Bahn) für ihre Unternehmung gewonnen worden war. Bei dieser verblieb er bis Mai 1865 und rückte inzwischen zum definitiven Ingenieur vor. Als solcher wurde er von der russischen Regierung zur Einrichtung des Betriebes auf der Linie Odessa—Balta—Tiraspol (300 km) berufen und löste diese Aufgabe binnen weniger Monate. Zur Zeit der Vollendung

der Lemberg-Czernowitzer Bahn, d. i. im August 1866 wurde er zum Verkehrschef derselben ernannt, aber bereits nach zwei Jahren zum Betriebsleiter und im März 1869 zum Betriebs-Director befördert. Ende 1872 wurde er zur Centrale nach Wien einberufen, wo er zunächst als Vorstand des Departements für den Bau- und Betriebsdienst fungirte, nach dem mit 1. Jänner 1886 erfolgten Rücktritte des General-Inspectors Claudius Ritter v. Klaudy (s. Nr. 754) aber die provisorische Leitung des gesammten technischen Dienstes inne hatte, bis er am 1. Juli 1887 krankheitshalber in den Ruhestand trat. Während seiner Dienstleistung in Wien war er Referent der galizischen Commissionen für die Weltaustellung 1873 und sodann längere Zeit im Wege der Publicistik für die Hebung der galizischen Petroleum-Industrie thätig, was ihm durch die Verleihung des Franz Josef-Ordens (Jänner 1878) gelohnt wurde. Desgleichen beschäftigte er sich eingehend mit der Frage der Farbenblindheit der Eisenbahn-Bediensteten und schrieb auch hierüber mehrere Abhandlungen, nämlich: »Ueber Farbensinn und dessen Einfluss auf die Verkehrssicherheit der Eisenbahnen« (Wien 1878); »Zur Frage des klimatischen Einflusses auf die Farbenblindheit« (Nr. 45 d. Jahrg. 1889 d. Zeitschrift f. Eisenb. u. Dampfschiff. d. österr.-ungar. Monarchie) und — in Gemeinschaft mit Dr. v. Reuss — »Die Farbenblindheit der Eisenbahn-Bediensteten« (Wien 1880). Ausserdem war G. an dem technischen Wörterbuche von Karmasch und an der Röll'schen Encyklopädie des Eisenbahnwesens mit mehreren Artikeln betheiligt. Im Alter von 50 Jahren erwarb er an der Universität zu Rostock das Doctorat der Philosophie. Am 20. April 1886 wurde er mit dem Titel eines Regierungsrathes ausgezeichnet. — Das Bild wurde vom F. Würbel im Jahre 1886 gezeichnet.

757—758) Bilder (in Rahmen), darstellend den am 4. März 1868 bei Passirung des Güterzuges II erfolgten Einsturz des ersten der vier, je 30 Klafter (56·89 m) weiten Felder der Schiffkornbrücke über den Pruth bei Czernowitz (264·641 km). Dieses Ereignis verursachte eine dreiwöchentliche Sistirung des Güterverkehres zwischen Lużan und Czernowitz und führte weiters dazu, dass zunächst die Schiffkornbrücken mit 56·89 m Spannweite (vorerst durch Holzprovisorien) nachher aber auch die kleineren Brücken dieses Systems durch andere Eisenconstructionen ersetzt wurden.

759) Folioband jener Nummern der »Neuen Freien Presse« vom Jahre 1875, in welchen die Berichterstattung über den Strafprocess gegen den General-Director der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn Victor Ritter von Ofenheim enthalten ist. Die bezüglichen Verhandlungen des Schwurgerichtes begannen am 4. Jänner und endeten in den Abendstunden des 27. Februar 1875. Das Verdict lautete: Nichtschuldig. (Geschenk des Beamten der k. k. österr. Staatsbahnen Herrn Franz Gansberger.)

* * *

760) Concessionsurkunde (auf Pergament kalligraphisch ausgefertigt in einem bordeaurothen, mit reichen Bronzebeschlägen und einer Emailaufschrift gezierten Ledereinbande, an welchem mittels Goldschnüren eine vergoldete, mit dem Doppeladler geschmückte Siegelkapsel befestigt ist) vom 11. November 1866, womit dem Fürsten Johann Adolf zu Schwarzenberg das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Wien über Tulln, Absdorf, Meissau, Gmünd, Budweis, Pilsen nach Eger, mit der Zweigbahn von Gmünd über Wittingau, Tabor nach Prag zum Anschlusse an die nördliche Staatseisenbahn und an die böhmische Westbahn auf die vom Tage der Eröffnung des Betriebes der ganzen concessionirten Bahn zu rechnende Dauer von 90 Jahren und unter staatlicher Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses von fl. 4,130.000 Oe. W. in Silber, verliehen wurde. (Die Benennung »Kaiser Franz Josef-Bahn« wurde dieser Unternehmung schon mit a. h. Genehmigung vom 14. Juni 1864 zutheil.)

761) Mappe mit sechs photographischen Aufnahmen von Brücken der Kaiser Franz Josef-Bahn, u. zw.:

a) Alte Donaubrücke bei Tulln (vgl. Nr. 767);
b) Thalübersetzung bei Eggenburg während des Baues (1869);
c) Alte Holzbrücke über die Mies zwischen Schweissing und Josefihütte (vgl. Nr. 768);
d) Inundationsbrücke über die Moldau bei Budweis, eröffnet am 9. October 1877;
e) Moldaubrücke bei Budweis, eröffnet am 2. December 1879;
f) Sazawabrücke bei Čerčan, eröffnet am 31. März 1882.

762) Bild (in Rahmen): Photographische Abbildung des im Jahre 1870 errichteten und bis 1872 bestandenen, provisorischen Wiener Bahnhofes der Kaiser Franz Josef-Bahn. Der Bau des definitiven

Wiener Bahnhofes (s. Nr. 769—770) war dadurch verzögert worden, dass Commune und Gesellschaft sich über die Situirung und Kostentragung nicht zu einigen vermochten. Erstere bestand darauf, dass der Bahnhof an seinem gegenwärtigen Standorte errichtet werde, während die letztere ihn hinter die damalige Grenze des Stadtgebietes, nämlich an die »Nussdorfer Linie« verlegen wollte. Schliesslich vermittelte die Regierung dahin, dass der Bahnhof dort, wo ihn die Gemeinde haben wollte, gebaut werde, wogegen diese einen Kostenbeitrag von fl. 500.000 zu leisten oder eine Annuität von fl. 25.315 auf Concessionsdauer zu garantiren habe. Der Gemeinderath entschied sich für die letztere Modalität. (Geschenk des Herrn Inspectors und Bahnamts-Vorstandes Taborsky in Gmünd.)

763) Album-Cassette mit photographischen Abbildungen von Stationsgebäuden der Strecke Wien—Pilsen, aufgenommen zur Zeit der am 23. Juni 1870 erfolgten Gesammt-Eröffnung dieses Theiles der Kaiser Franz Josef-Bahn. — Inhalt: 1. Nussdorf; 2. Kahlenbergerdorf; 3. Klosterneuburg; 4. Kritzendorf; 5. St. Andrä-Wördern; 6. Langenlebarn; 7. Tulln; 8. Neu-Aigen; 9. Absdorf-Hippersdorf; 10. Gross-Weikersdorf; 11. Ziersdorf; 12. Station Limberg-Maissau; 13. Hötzelsdorf; 14. Wappoltenreith; 15. Göpfritz; 16. Schwarzenau; 17. Vitis; 18. Pürbach-Schrems; 19. Gmünd; 20. Gratzen; 21. Forbes; 22. Budweis; 23. Frauenberg; 24. Netolic; 25. Wodnian; 26. Cejtic; 27. Katowitz; 28. Horažďovic; 29. Nepomuk; 30. Žďar-Ždiretz; 31. Blovic; 32. Stiahlau (Stahlavy); 33. Pilsenec; 34. Pilsen.

764) Bild (in Rahmen): Hauptpläne für die von der Kaiser Franz Josef-Bahn im Jahre 1870 in der Station Gmünd erbauten vier gleichen Arbeiterhäuser, deren jedes vier kleine Wohnungen (bestehend aus je einem Küchenzimmer von 19 m²) und sechzehn grösseren Wohnungen (bestehend aus je einem Zimmer von 13·5 m² und einer Küche von 19 m²) nebst Speisekammer, Keller und Dachboden-Abtheilung enthält. Der Miethzins für die kleinen Wohnungen beträgt fl. 3, jener für die grösseren fl. 5 monatlich. Die Herstellungskosten eines jeden solchen Wohnhauses betrugen ungefähr fl. 32.000. — Das Bild wurde für die Jubiläums-Ausstellung, Wien 1898, angefertigt.



Saal IV.

765) Bild (in Rahmen): Photographie der vorerwähnten Arbeiterhäuser, aufgenommen über Veranlassung der k. k. Staatsbahn-Direction Wien für die Jubiläums-Ausstellung, Wien 1898.

766) Bild (in Rahmen): Ansicht des im Jahre 1871 vollendeten Prager Bahnhofes der Kaiser Franz Josef-Bahn und seiner Umgebung, zur Zeit als der Prager Stadtpark noch nicht angelegt war.

767) Bild (in Rahmen): Die hölzerne Donaubrücke der Kaiser Franz Josef-Bahn bei Tulln aufgenommen 1873, also zur Zeit da die auf der Photographie bereits deutlich hervortretenden Bauten für die zum Ersatze der Holzbrücke bestimmten Eisenbrücke (s. Nr. 771) schon in voller Ausführung gewesen. Die Holzbrücke hatte 6 Oeffnungen à 23·7 m und 14 Oeffnungen à 19 m; sie wurde am 23. Juni 1870 eröffnet und blieb bis 30. Mai 1874 in Benützung. (Geschenk des Herrn Inspectors und Bahnamts-Vorstandes Taborsky in Gmünd.)

768) Modell (1 : 24) der 1871 gebauten, 37·9 m langen, hölzernen Sprengwerkbrücke über die Mies bei km 398 der am 28. Jänner 1872 eröffneten Strecke Pilsen—Eger der Kaiser Franz Josef-Bahn (vgl. Nr. 761). Im Jahre 1885 wurde gleich mehreren anderen auch diese Brücke durch eine Eisenconstruction ersetzt.

769—770) Bilder (in Rahmen): Der am 4. Juni 1872 eröffnete definitive Kaiser Franz Josef-Bahnhof in Wien; photographisch aufgenommen von Helm im Jahre 1872.

771) Mappe mit sechs verschiedenen photographischen Abbildungen (Hauptansicht, Seitenansicht, Pfeiler etc.) der stabilen, 459·5 m langen, von der Comp. de Fives Lillesin Paris ausgeführten, zweigeleisigen Donaubrücke der Kaiser Franz Josef-Bahn bei Tulln. Die auf Steinpfeilern ruhende Eisenconstruction besteht aus einem siebenfachen Gitterwerke mit Verticalstreifen, continuirlich auf fünf Oeffnungen (2 à 51·58 m, 3 à 85·9 m). Die Pfeiler tragen gleichzeitig auch die Eisenconstruction der stromaufwärts liegenden Strassenbrücke. Die Baukosten betrugen fl. 1,237.000; die Bauzeit dauerte von 1872—1874; die Eröffnung fand am 30. Mai 1874 statt. Am selben Tage wurde die ursprüngliche Holzbrücke (s. Nr. 767) ausser Benützung gesetzt. (Geschenk des Ober-Inspectors Herrn Franz Karst.)

772) Bild (in Rahmen): Ausschmückung des Bahnhofes Göpfritz—Gross-Siegharts anlässlich der ersten Reise Sr. Majestät des

Kaisers über die Linie Wien—Gmünd nach Prag am 7. September 1874.

773) Bild (in Rahmen): Der Prager Bahnhof der Kaiser Franz Josef-Bahn und dessen Umgebung nach Vollendung der Anlage des Prager Stadtparkes im Jahre 1881. (Gegenstück zu Nr. 766).

774) Modell (1 : 10) der eisernen Fachwerkbrücke über die Blanic bei Protivin (km 248 der Linie Wien—Eger), welche zum Ersatze der dort bestandenen hölzernen Brücke erbaut und 1879 in Betrieb genommen wurde.

775) Bild (in Rahmen): Bahnhof Budweis, der Kaiser Franz Josef-Bahn in seiner durch die Zubauten vom Jahre 1881—1882 und die damalige Abänderung seiner Façade gewonnenen jetzigen Gestalt.

776) Bild (in Rahmen): Photographische Aufnahme des in den Jahren 1881 bis 1883 erbauten Central-Heizhauses der Kaiser Franz Josef-Bahn in Budweis. Dasselbe hat 35 Stände und wurde am 19. September 1883 zur Gänze in Benützung genommen.

777) Bild (in Rahmen): Badeanstalt in der Station Gmünd, errichtet 1883 von der Kaiser Franz Josef-Bahn. Sie befindet sich nächst dem Kesselhause der genannten Station und hat zwei Abtheilungen, eine für Beamte, die andere für das übrige Personal, jede dieser Abtheilungen ist mit Leitungen für heisses und kaltes Wasser, sowie mit Douche-Apparaten versehen und enthält eine in den Fussboden versenkte Wanne, ferner ein Dampfbad und einen Aus- und Ankleideraum. Die Baukosten betrugen ungefähr fl. 4000. Für die einmalige Benützung des Bades (ohne Wäsche) wird von den Beamten 15, von den Unterbeamten und Dienern 5 kr. eingehoben. Werkstättenarbeiter und diejenigen Angehörigen der Bahn, denen der Gebrauch von Bädern ärztlich verordnet wurde, haben keine Gebühr zu entrichten.

778) Signalhorn als Ausrüstungsgegenstand der Wächter verwendet gewesen in der Station Ziersdorf der Kaiser Franz Josef-Bahn zur Zeit ihrer Eröffnung (1870).

779) Mappe mit photographischen Abbildungen von Locomotiven der Kaiser Franz Josef-Bahn, u. zw.:

a) Personenzugs-Locomotive Nr. 1 »Johann Adolf« (derzeit Serie 24 der k. k. Staatsbahnen), dreiachsig mit vorne liegender fester Laufachse, Aussenrahmen und Hall'sche Kurbeln, gebaut 1868 von G. Sigl in Wien;

b) Güterzugslocomotive Nr. 62 (derzeit Serie 35 der k. k. Staatsbahnen), dreiachsig und mit Hall'schen Kurbeln; gebaut 1868 von G. Sigl in Wien;

c) Personenzugs-Locomotive Nr. 154 (derzeit Serie 26 der k. k. Staatsbahnen) fast gleichend der sub *a)* erwähnten Maschine und gebaut 1873 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf;

d) Schnellzugslocomotive Nr. 206 (derzeit Serie 3 der k. k. Staatsbahnen) vierachsig mit einem zweiachsigen Drehgestell System Kamper, zwei gekuppelten, unter der Feuerkiste liegenden Achsen, Maschinenrahmen aussen, Drehgestell-Rahmen innen; gebaut von der vormals Sigl'schen Locomotivfabrik in Wr. Neustadt;

e) Güterzugslocomotive Nr. 139 (derzeit Serie 72 der k. k. Staatsbahnen), vierfach gekuppelt und mit Innenrahmen; gebaut 1883 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf. Die Hauptdimensionen sind auf den Abbildungen angegeben.

780) Cylinder-Schmiervase (Schnitt), System Schauwecker, welches bezweckt, dem Kolben, beziehungsweise Schieber, sowohl bei Fahrt mit Dampf als auch bei Leerlauf Schmieröl zuzuführen. Diese Vorrichtung fand Ende der Sechziger-Jahre bei den Locomotiven der Kaiser Franz Josef-Bahn Anwendung.

781) Cylinder-Schmiervase (Schnitt), System Anschütz. Dieselbe ist nur beim Leerlauf der Locomotive in Thätigkeit. Das Modell zeigt die Vorrichtung im ruhenden Zustande, d. h. nicht schmierend bei Fahrt mit Dampf; sie war seit 1872 bei der Kaiser Franz Josef-Bahn und mehreren anderen österreichischen Bahnen in Verwendung.

782) Modell einer gefahrlosen Kuppelung für Eisenbahnwagen. Dieselbe wurde von dem Ober-Ingenieur der Kaiser Franz Josef-Bahn und nachherigen Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen Eduard Zinauer, wahrscheinlich im Jahre 1875, erdacht und bezweckt die Vermeidung von Verunglückungen des beim Rangirdienste beschäftigten Personals. Sie beruht auf dem Systeme der sogenannten Seitenkuppelung, behält jedoch (mit nur wenigen unwesentlichen Aenderungen) die allgemein im Gebrauche stehende Schraubenkuppel bei, deren Ein- und Aushängen nur

mittels einer an der Stirnseite des Wagens angebrachten Welle und an den daran befindlichen Hebeln und Kurbeln zu bewerkstelligen ist. Näheres über die Construction, die Gebrauchsweise und die Kosten der Vorrichtung ist aus dem unter Nr. 783 eingetragenen Schriftchen zu ersehen. Ihre im Jahre 1876 auf der Kaiser Franz Josef-Bahn vorgenommene Erprobung lieferte günstige Ergebnisse, gleichwohl konnte sie sich nicht behaupten, theils der Kostspieligkeit wegen, anderntheils und hauptsächlich aber aus dem Grunde, dass bei den Plateauwagen sowohl die Bremsspindeln als auch die Ueberbrückungen an den Stirnwänden eine Anbringung des Apparates behindern.

783) Beschreibung und Zeichnung der in voriger Nummer angeführten »gefahrlosen Kuppelung für Eisenbahnwagen«, herausgegeben von E. Zinauer, Ober-Ingenieur der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn, Wien 1876.

784) Bildnis (in Rahmen): Johann Adolph Fürst Schwarzenberg, Herzog von Krumau, Ritter des goldenen Vliesses, Geheimer Rath etc., geboren zu Wien am 22. Mai 1799, gestorben zu Frauenberg am 15. September 1888. Von Jugend auf das Studium der Volkswirthschaft und Handelspolitik pflegend, verweilte er zu diesem Zwecke längere Zeit in England, wo er auch auf dem Gebiete der Landwirthschaft und Industrie reiche Erfahrungen sammelte, die ihm besonders zustatten kamen, als er nach dem Ableben seines Vaters (19. December 1833) die Verwaltung der ausgebreiteten fürstlichen Besitzungen in die eigene Hand genommen. Er führte auf denselben durchgreifende Neuerungen ein, machte dem Oekonomie-Betriebe die Maschinenkraft zunutze und stattete die Domänen mit grossen industriellen Anlagen aus. Diese Einrichtungen verfehlten nicht, allgemeines Interesse zu erwecken, und ihr Urheber ward bald zum Führer der reformfreundlichen Oekonomen. Er wurde zum Präsidenten der k. k. patriotisch-ökonomischen Landwirthschafts-Gesellschaft in Prag gleichwie ihrer Schwestergesellschaft in Wien erwählt und genoss allgemein das Ansehen einer Capacität in Fragen der Wirthschaftskunde. Ebenso erwies er sich als Anhänger und Förderer des Associationswesens. Er war Mitgründer, wie auch mehrere Jahre hindurch Präsident der Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe und nahm in dieser Eigenschaft an

der Gründung jener Gesellschaften theil, welche (1856) die lombardisch-venetianische Eisenbahn, dann (1858) die Linie Wien—Triest sammt Zweigbahnen dem Staate abgekauft und die Concession für die Südbahn erhalten haben. Weiterhin war er Hauptconcessionär und während der ganzen Zeit ihres Bestandes (1866—1884) Präsident der Kaiser Franz Josef-Bahn. Desgleichen hat er die in Winterberg, Rakonitz etc. bestandenen Consortien für die Zustandebringung einer über Kuschwarda, Strakonitz etc. führenden neuen Eisenbahnverbindung zwischen Bayern und Böhmen um sich vereinigt und, als Repräsentant derselben, am 8. October 1872 die Concession für die Böhm. Südwestbahn (Liebenau—Kuschwarda) erhalten, die aber in Folge der Krisis vom Jahre 1873 nicht realisirt werden konnte. In politischer Beziehung stand er sowohl im verstärkten Reichsrathe (1860), als auch im Herrenhause, dessen erbliches Mitglied er seit 18. April 1861 war, auf Seite der Vertreter der Reichseinheit. Dem böhmischen Landtage gehörte er in den Jahren 1861—1867 an, u. zw. als Abgeordneter des fideicommissarischen Grossgrundbesitzes. Die letzte öffentliche Thätigkeit entfaltete der Fürst in seinem 74. Lebensjahre als Vice-Präsident der k. k. Weltausstellungs-Commission, Wien 1873. Er besass seit 1836 das goldene Vliess, seit 1838 die Würde eines geheimen Rathes und seit 1854 das Grosskreuz des Stefan-Ordens. — Das Bild ist ein übermalter Steindruck, angefertigt nach einer etwa 1878—1882 aus dem Atelier des k. und k. Hof-Photographen C. v. Jagemann hervorgegangenen Original-Aufnahme.

785) Büste des Fürsten Johann Adolf zu Schwarzenberg, Präsidenten des Verwaltungsrathes der Kaiser Franz Josef-Bahn etc. (Biographie s. Nr. 784); modellirt vom Wiener Bildhauer Hugo Haerdtl im Jahre 1874 für die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft und in einem Abgusse auch an die Verwaltung der Kaiser Franz Josef-Bahn übergegangen.

786) Bildnis (in Rahmen): Heinrich Ritter von Kogerer, k. k. Hofrath, Generaldirector der Kaiser Franz Josef-Bahn, geboren zu Eger am 18. März 1819, gestorben zu Wien am 20. November 1899, besuchte das Gymnasium seiner Vaterstadt und bezog hierauf die Universität in Wien, wo er 1841 die juridisch-politischen Studien absolvirte. Noch im selben Jahre (19. October)

trat er als Conceptspraktikant der niederösterr. Cameral-Gefällen-Verwaltung in den Staatsdienst, wurde am 14. Juni 1844 zur allgemeinen Hofkammer einberufen, sodann zeitweilig (25. Februar 1845 bis 28. Februar 1846) bei der k. k. General-Direction der Staatsbahnen verwendet und am 4. Mai 1849 zum Concepts-Adjuncten des Finanzministeriums, sechs Monate später — am 6. November 1849 — aber zum Ministerial-Concipisten des Handelsministeriums ernannt und dem Eisenbahn-Departement zugetheilt. Von diesem Zeitpunkte an diente er ein Menschenalter hindurch ununterbrochen dem Eisenbahnwesen und zählte denn auch zu dessen ältesten und bewährtesten Functionären. Am 15. November 1852 kam er als Secretär der k. k. Betriebsdirection der nördlichen Staatsbahn nach Prag und am 5. August 1854 als Directionsadjunct, d. h. Director-Stellvertreter zur k. k. Betriebsdirection der südöstlichen Staatsbahn nach Pest. Sein Verweilen auf diesem Posten war jedoch nur von kurzer Dauer; denn mit 1. Jänner 1855 vollzog sich der Verkauf der nördlichen und südöstlichen Staatsbahnen an eine Privat-Gesellschaft und die Wirksamkeit der staatlichen Directionen dieser Linien fand ihr Ende. K. wurde nun zum Secretär bei der 1853 errichteten k. k. Centraldirection für Eisenbahnbauten ernannt, wo er unmittelbar an der Seite des berühmten Vorstandes dieser Behörde, Carl Ghega, thätig war, bis dieselbe — infolge des Verkaufes auch der übrigen Staatsbahnen am 1. Juli 1859 zu bestehen aufhörte. Als hierauf das Handelsministerium selbst der Auflösung anheimfiel und dessen Agenden am 1. November 1859 aufgetheilt wurden, hätte K. in den Status des Finanzministeriums eintreten sollen. Er schied jedoch aus dem Staatsdienste, um die Stelle des General-Secretärs bei der kurz vorher (8. September 1859) neu concessionirten Böhm. Westbahn zu übernehmen. Am 6. December 1866 beriefen ihn die Concessionäre der Kaiser Franz Josef-Bahn an die Spitze der Geschäftsleitung dieser Unternehmung, der er bis zu ihrer am 1. Juli 1884 erfolgten Verstaatlichung, also 18 Jahre hindurch, als Generaldirector vorstand. In dieser Zeit seiner bedeutendsten Wirksamkeit kamen auch seine vorzüglichen Eigenschaften zur vollsten Geltung. Durch sorgfältige Gebahrung und streng solide Verwaltungs-Principien gelang es ihm die Fährlichkeiten und Widrigkeiten zu überwinden, denen die Kaiser

Franz Josef-Bahn wiederholt ausgesetzt gewesen, und seinem mannhaften Eintreten für das Interesse der Gesellschaft verdankten die Theilhaber derselben den materiellen Erfolg, welchen sie bei der Verstaatlichung erzielten. »Ehrbar und treu«, wie sein Wahlspruch gelautet, war auch sein ganzes Wesen, welches, gepaart mit einem humorvollen Freimuthe, ihm die Sympathie Aller zuwendete, die ihm näher gestanden. Er hatte sich auch mehrfacher Auszeichnungen zu erfreuen. Nach dem Scheiden aus dem Staatsdienste erhielt er den Titel eines kaiserlichen Rathes, sodann am 3. October 1871 den Orden der eisernen Krone, womit auch die Erhebung in den Ritterstand verbunden war, und am 3. Mai 1873 den Titel eines Hofrathes. Seine Vaterstadt Eger hatte ihn schon im Jahre 1862 zu ihrem Ehrenbürger ernannt. Seit seinem Eintritte in den Ruhestand (1. Juli 1884) lebte er in stiller Zurückgezogenheit. — Das Bild wurde im Jahre 1871 von Dauthage in Wien gezeichnet und von den Bediensteten der Kaiser Franz Josef-Bahn ihrem Generaldirector gewidmet.

787) Rettungskasten, stammend aus der ersten Betriebseinrichtung der Kaiser Franz Josef-Bahn (1868). Solche »portative Rettungskästen« waren gemäss des Hofkanzlei-Decretes vom 6. October 1847, Z. 32471–687 allen Personenzügen beigegeben (im Gepäckwagen), »um bei Unglücksfällen auf Eisenbahnen die zur Rettung von Menschenleben erforderlichen Hilfsmittel immer gleich bei der Hand zu haben.« Ihr Inhalt bestand aus den Verband- und Labemitteln, chirurgischen Instrumenten und sonstigen derlei Geräthen. Als jedoch erkannt wurde, dass trotz aller Sorgfalt das Eindringen von Rauch und Staub in die Rettungskästen nicht ganz verhindert werden könne und die Verwendung unreiner Verbandstoffe den Verletzten gefährlich sei, sind die Rettungskästen — da sie überdies gerade bei grösseren Eisenbahnunfällen meistens mit dem Gepäckwagen zerstört wurden — nicht mehr den Zügen beigegeben, sondern laut Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Jänner 1889, Z. 49646—87, in den Stationen bleibend untergebracht worden.

788) Mappe mit Gedenkblatt zur Erinnerung an den von der Verwaltung der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn in den Tagen vom 11.—16. December 1871 gegen das Witzblatt »Der Floh« siegreich durchgeführten Schwurgerichtsprocess; gewidmet von

den Abtheilungsvorständen dieser Bahn ihrem Generaldirector Heinrich Ritter von Kogerer und enthaltend die mannhaften Worte, welche derselbe am **14**. December **1871** vor dem Schwurgerichtshofe gesprochen hat.

789)—790) Zwei Tableaux der Diensteintheilung bei der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn. Das ältere, im December **1873** hergestellte Tableau ist nach Art der unter Nr. **656** eingetragenen Zeichnung ausgeführt und zeigt die ganze Gliederung der Verwaltung im inneren und äusseren Dienste. Das zweite, im Jänner 1879 von dem gesellschaftlichen Beamten J. Neumayr angefertigte Tableau unterscheidet sich von dem früheren dadurch, dass einzelne Abtheilungen anders gegliedert und allesammt in drei Sectionen (administrative, technische, commercielle) zusammengefasst sind.

791) Mappe mit einem die Zugsentgleisung bei Schwarzenau vom 4. November 1875 erörternden Exposé sammt drei Zeichnungen. Der Unfall betraf den Personenzug Nr. 9, welcher am **3**. November **1875** um **7** Uhr **45** Min. Abends von Wien abging und in der ersten Stunde des **4**. November bei Profil 1358 + **4** m entgleiste und bis auf die drei letzten Wagen über die Böschung abstürzte. Ursache des Ereignisses war — wie sofort constatirt wurde — ein Bahnfrevel, u. zw. die Losschraubung und Verrückung einer Schiene. Die Folgen desselben machten es zu einer Katastrophe; neun Personen büssten das Leben ein; sechs andere wurden schwer und zwei leicht verletzt.

792) »Musterheft der auf den Linien der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn bestehenden Carton-Billets; gedruckt bei L. C. Zamarski, Wien 1879«. Es ist dies ein Seitenstück zu dem unter Nr. 665 angeführten Musterhefte von Billets der Kaiserin Elisabeth-Bahn, jedoch reichhaltiger als das letztere; denn es enthält 129 Karten (+ 23), wovon allerdings viele lediglich zu Fahrten in die böhmischen Bäder ausgegeben wurden.

793) Sammlung der im Jahre 1883 bei der Kaiser Franz Josef-Bahn im Gebrauche gestandenen Formulare für Freikarten, Fahrbegünstigungs-Anweisungen und Registrirungen derselben.

794)—795) Zwei Statusbücher (in braunem Ledereinband mit Golddruck), enthaltend den Personalstand der Kaiser Franz Josef-Bahn zur Zeit ihrer Verstaatlichung (1884). Die Eintragungen

in diese Bücher sind auf kleinen verschiebbaren Täfelchen geschrieben, welche bei eingetretenen Veränderungen gewechselt werden konnten. Band I (Nr. 794) umfasst die gesammte Besetzung der einzelnen Dienststellen und Band II (Nr. 795) die Ranglisten des Personals.

* * *

796) Concessionsurkunde (auf Pergament kalligraphisch ausgefertigt in weichselbraunem Ledereinband mit Bronzebeschlag, Emailaufschrift und vergoldeter Siegelkapsel) vom 11. November 1866, womit dem Fürsten Josef Colloredo-Mannsfeld und dessen Consorten das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von St. Valentin über Steyr, Hieflau, Rottenmann, St. Michael, Judenburg, Friesach, Launsdorf, St. Veit nach Villach mit den Flügelbahnen von Klein-Reifling nach Amstetten, von Launsdorf nach Mösel und von St. Veit nach Klagenfurt auf die Dauer von 90 Jahren, gerechnet vom Tage der Ausfertigung der Concessionsurkunde und unter staatlicher Garantie eines jährlichen 5percentigen Reinerträgnisses von dem aufgewendeten und gehörig nachzuweisenden Anlagecapitale nebst der zur Tilgung desselben erforderlichen jährlichen Quote in Silber verliehen wurde. (Ueber a. h. Genehmigung vom 11. Juli 1865 erhielten diese Linien den Namen »Kronprinz Rudolf-Bahn«.)

797) »Album der Kronprinz Rudolf-Bahn, I. Section: Leoben-Villach. Schilderung von Dr. August Silberstein. Illustration von Adolf Obermüller. Herausgegeben von der Baunnternehmung Brassey, Gebr. Klein und Schwarz; Wien 1868.« Der textliche Theil enthält Rückblicke auf die vormaligen Verhältnisse des Landes, Erörterungen der ihm durch die Bahn erwachsenden Vortheile und Schilderungen der Trace und Bauten der Bahn. Die Illustrationen — zwölf Chromolithographien der von Adolf Obermüller nach der Natur gezeichneten Bilder — veranschaulichen die nachstehend angeführten längs dem Tracenzuge der Bahn liegenden Orte, Landschaften etc. etc., nämlich: 1. Leoben; 2. Knittelfeld; 3. Judenburg; 4. Viaduct bei Scheifling; 5. Dorf und Ruine Teufenbach; 6. Felslehne oberhalb Teufenbach; 7. die Klamm bei Neumarkt; 8. Friesach; 9. Schloss Hoch-Osterwitz; 10. Feldkirchen; 11. Ossiacher See; 12. Villach. (Geschenk des Herrn Ober-Officials Franz Hölzelhuber.)

798) Album-Cassette mit 56, im Jahre 1868 photographisch aufgenommenen Bildern von Stationen, Ortschaften und landschaftlichen Punkte an der Kronprinz Rudolf-Bahn, u. zw.: 1. Steyr; (Ostseite); 2. Steyr (Nordseite); 3. Losenstein; 4. Reichraming; 5. Grossraming; 6. Anger bei Weyer; 7. Weyer; 8. Hieflau; 9. Leopoldsteiner See und Pfaffenstein bei Eisenerz; 10. Eisenerz; 11. Eingang in das Gesäuse; 12. Partie im Gesäuse; 13. Admont und der Buchstein; 14. Rottenmann; 15. Gaishorn und der Bösenstein; 16. Kalwang; 17. Schloss Kammerstein; 18. Mautern und der Reiting; 19. Bahnhof in St. Michael; 20. St. Michel; 21. Leoben; 22. Rudolf-Bahn in Leoben und Ortschaft Göss; 23. Freynstein bei Leoben; 24. Unzmarkt und die Frauenburg; 25. Teufenbach und das Murthal; 26. Station Schauerfeld; 27. Dürrenstein an der Grenze von Kärnten; 28. Friesach; 29. Römischer Brunnen in Friesach; 30. Platz in Friesach; 31. Zwischenwässern; 32. Treibach; 33. Treibach-Althofen (Stationsgebäude); 34. Station Launsdorf; 35. Hochosterwitz; 36. Brückl; 37. Eberstein (Nordseite); 38. Eberstein (Südseite); 39. Mösel; 40. Hüttenberg; 41. Heft; 42. Lölling; 43. Kirche in Lölling; 44. Hochöfen in Lölling; 45. Maria-Saal; 46. Klagenfurt; 47. St. Veit a. d. Glan; 48. Platz in St. Veit a. d. Glan; 49. Mauthbrücken und Glaneck; 50. Strassburg; 51. Feldkirchen; 52. St. Rupprecht und der Ossiacher See; 53. Villach (Ostseite); 54. Villach (Westseite); 55. Platz in Villach; 56. St. Georgen am Langsee.

799) Album, enthaltend 40 »Landschaftsbilder (Aquarelle) längs der Trace der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn von St. Valentin bis Liezen; nach der Natur aufgenommen von Franz Hölzlhuber im Jahre 1870.« — Inhalt: 1. St. Valentin; 2. Ernsthofen; 3. Partie an der Enns mit dem Traunstein; 4. Loderleiten; 5. Der grosse Priel; 6. Ramingbachbrücke; 7. Die Gewehrfabriken in Stadt Steyr; 8. Lamberg'sches Schloss in Steyr; 9. Viaduct in der Schönau; 10. Ennsbrücke bei Steyr; 11. Brücke über den Bäckergraben; 12. Stationsplatz in Ternberg; 13. Brücke über den Trattenbach; 14. Der rothe Fels bei Losenstein; 15. Brücke über den Reichramingbach; 16. Station Reichraming; 17. Brücke über den Radelsbach; 18. Koiblinger Einschnitt; 19. Wächterhaus Nr. 41 bei Grossraming; 20. Einschnitt vor Grossraming; 21. Station Grossraming; 22. Ansicht des Schiefer-

steins bei Grossraming; 23. Wächterhaus Nr. 45 (gegen Osten); 24. Stockernase (von Osten); 25. Pumpenhaus in der Station Küpfern; 26. Stationsplatz in Küpfern; 27. Kastenreithtunnel bei Weyer; 28. Schönauer Wand; 29. St. Gallen (von Fentsch aus); 30. Uebergang über die Laussa; 31. Weissenbach; 32. Tunnel bei Landl; 33. In der Wandau; 34. Hieflauer Tunnel; 35. Hochofen bei Hieflau; 36. Ablassen des Hochofens; 37. Im Gesäuse; 38. Das Hohe Thor; 39. Stift Admont; 40. Das Ennsthal bei Liezen.

800) Bild (in Rahmen): Aquarellskizze der am 7. October 1869 in Betrieb genommenen, vormaligen hölzernen Ennsbrücke der Kronprinz Rudolf-Bahn bei Steyr; gemalt von Franz Hölzelhuber im Jahre 1870. (Geschenk des Genannten.)

801) Bild (in Rahmen): Aquarellskizze der am 7. October 1869 eröffneten, nach Inbetriebsetzung der Strecke Küpfern—Rottenmann am 20. August 1872 aber wieder aufgelassenen Station Küpfern der Kronprinz Rudolf-Bahn; gemalt von Franz Hölzelhuber im Jahre 1870. (Geschenk des Genannten.)

802) Bild (in Rahmen): Aquarellskizze des Schlosses Schrattenberg (im Murthale) und der an demselben vorüberziehenden Kronprinz Rudolf-Bahn; aufgenommen von Franz Hölzelhuber im Jahre 1870. (Geschenk des Genannten.)

803) Bild (in Rahmen): Aquarellskizze des am 14. December 1870 eröffneten und 1873 aufgelassenen alten Bahnhofes Tarvis der Kronprinz Rudolf-Bahn; gemalt von Franz Hölzelhuber im Jahre 1873. (Geschenk des Genannten.)

804) Bild (in Rahmen): Aquarellskizze des am 25. November 1873 eröffneten neuen Bahnhofes Tarvis der Kronprinz Rudolf-Bahn; gemalt von Franz Hölzelhuber im Jahre 1873. (Geschenk des Genannten.)

805) Mappe mit sieben photographischen Ansichten von Tarvis und dessen Umgebung, aus dem Jahre 1873, u. zw.: 1. Schlitzaschlucht mit Brücke; 2.—3. Schlitzabrücke (2 Blätter); 4. Beamtenwohnhaus in der Station Tarvis; 5. Bahnhof Tarvis mit der Manhartgruppe; 6. Beide Gailitzbrücken; 7. Brücke und Tunnel bei Goggau.

806) Mappe mit einer Karte zur Veranschaulichung der Baufortschritte und Eröffnungszeiten (1868–1873) der einzelnen Strecken der Kronprinz Rudolf-Bahn. (Geschenk des Revidenten Herrn Franz Ritter von Borutzky.)

807) Mappe mit »Isopedischen Terrain-Aufnahmen (39 Tafeln) aus dem im Jahre 1871 von Friedrich Ritter von Loessl verfassten Detailprojecte der Salzkammergut-Bahn; enthaltend den Uebergang der Trace über das Hausruckgebirge mit dem Thomasroither Kohlenrevier. Wien 1873. (Techn.-artist. Anstalt von Chr. Höller.)« Die eingeschriebenen Coten geben die Höhe einzelner Terrainpunkte in Metern über dem adriat. Meere an. Die isopedischen (Schichten- und Horizontal-)Linien bezeichnen die verticalen Höhenabstände des Terrains von 2 zu 2 m; Massstab 1 : 5000.

808) Album mit neunzig photographischen Aufnahmen von Bauten und Landschaften an der Kronprinz Rudolf-Bahn (einschl. Salzkammergut-Bahn) aus der Zeit von 1875–1877. — Inhalt: A. Kronprinz Rudolf-Bahn. 1. Reichraming; 2. Brücke über die Laussa und Tunnel durch den Kesselberg; 3. Tunnel bei Altenmarkt und Brücke über die Laussa; 4. Gross-Reifling; 5. Erzbachbrücke in Hieflau; 6. Rangirbahnhof in Hieflau; 7. Ennsmauertunnel; 8. Hochstegtunnel; 9. Gstatterboden; 10. Partie im Gesäuse; 11. Ennsbrücke; 12. Tunnel im Gesäuseeingang; 13. Admont; 14. Gaishorn; 15. Kalwang; 16. Schloss Kammerstein; 17. Mautern und der Reiting; 18. St. Michael; 19. Bahnhof St. Michael; 20. Bahnhof Leoben; 21. Knittelfeld; 22. Unzmarkt; 23. Friesach; 24. Launsdorf bei Schloss Hochostrowitz; 25. Brückl; 26. Schloss Eberstein; 27. Bahnhof Eberstein; 28. Hüttenberg; 29. Feldkirchen; 30. Bahncurve vor Villach; 31. Villach; 32. Draubrücke bei Villach; 33. Gailbrücke; 34. Arnoldstein; 35. Gailitzbrücke bei Arnoldstein; 36. Gailitzbrücke; 37. Thörl-Maglern; 38. Einschnitt bei Thörl-Maglern; 39. Felsabschnitt bei Schlitzabach; 40. Object bei Goggau; 41. Kanolzbrücke; 42. Reichsstrassen-Ueberfahrt und Tunnel bei Goggau; 43. Wagenbachbrücke und Tunnel bei Goggau; 44. Dieselbe Brücke im Baue; 45. Lehne an der Schlitza und die Mangard-Gruppe; 46. Bahnhof Tarvis; 47. Partie bei Tarvis; 48. Tarvis; 49.–50. Brücke über den Schlitzabach; 51. Brücke über den Schwarzenbach und der Mangard; 52. Eingang zu den

Schwarzen Seen; 53. Ratschach; 54. Station Assling; 55. Brücke und Tunnel bei Mostě; 56. Radmannsdorf und die Karawanken; 57. Station Podnart; 58. Arbeitsprovisorium über die Save. B. Salzkammergut-Bahn: 59. Steinach mit dem Grimming; 60. Lehne bei Pürg; 61. Lehne und Tunnel bei Pürg; 62. Lehne am Grimmingbach; 63.—64. Brücke über den Wallerbach; 65. Mitterndorf; 66. Brücke über die Traun bei Aussee; 67. Station Aussee; 68. Koppenthal bei Aussee; 69. Tunnel im Koppenthal; 70. Brücke über die Traun; 71. Wehrgrabenbrücke (im Bau); 72. Steeg; 73. Traunbrücke bei Laufen; 74. Laufen; 75. Ischl; 76. Brücke über die Traun bei Ischl; 77. Station Ebensee; 78. Bauplatz an der südlichen Mündung des Sonnstein-Tunnels; 79. Bauplatz an der nördlichen Mündung des Sonnstein-Tunnels; 80. Sonnsteinlehne; 81. Brücke beim Einflusse der Traun in den Traunsee; 82. Forst-Tunnel mit dem Sonnstein; 83. Traunkirchen; 84. Object bei Traunkirchen; 85. Ebenzweier; 86. Bahnhof Gmunden; 87. Weissenbachbrücke; 88. Agerbrücke; 89. Inundationsbrücke des Agerbaches; 90. Brücke über den Andiesenbach.

809) Album mit fünfzig photographischen Aufnahmen von Bauten und Landschaften an der Salzkammergut-Bahn aus der Zeit von 1875—1877 (reichhaltiger, sonst aber identisch mit der in voriger Nummer angeführten Sammlung von Abbildungen dieser Bahn). — Inhalt: 1. Station Steinach; 2. Lehne bei Pürg; 3. Tunneleingang bei Pürg; 4. Lehne bei Lesern und Grimmingbach-Thal; 5. Wallerbach-Brücke; 6. Dieselbe Brücke im Bau; 7. Station Mitterndorf; 8. Traunbrücke bei Profil 275/6; 9. Station Aussee; 10. Brücke bei Profil 329; 11. Koppen; 12. Koppenthal bei Aussee; 13. Koppentunnel; 14. Traunbrücke bei Profil 360; 15. Hallstadt; 16. Wehrgrabenbrücke (im Bau) und Tunnel; 17. Gosauzwang; 18. Lehne am Hallstätter See; 19. Steeg; 20. Brücke bei Profil 568; 21. Laufen; 22. Ischl; 23. Bahnhof Ischl; 24. Traunbrücke bei Ischl; 25. Station Ebensee; 26. Traunbrücke bei Ebensee; 27. Stützmauer längs der Lehne des Sonnsteins; 28. Gerüst beim Eingang des Sonnstein-Tunnels; 29. Ausgang des Sonnstein-Tunnels; 30. Siegesbach-Tunnel; 31. Forst-Tunnel; 32. Lehne bei Traunkirchen; 33. Calvarienberg-Tunnel; 34. Bahnkörper bei Profil 883; 35. Haltestelle Ebenzweier; 36. Gmunden; 37. Station Gmun-

den; 38. Rabensteinmühle bei Gmunden; 39. Bahnkörper bei Profil 1006; 40. Inundationsbrücke in Agerdamm; 41. Agerbrücke; 42. Weissenbachbrücke bei Attnang; 43. Agerdamm; 44. Damm über das Knollthal; 45. Bahnhof Holzleithen und Abzweigung der Flügelbahn; 46. Hausruck-Tunnel; 47. Station Ried; 48. Station Aurolzmünster; 49. Station St. Martin; 50. Andiesenbrücke.

810) Kleines Album mit 30 ineinander übergehenden »Ansichten (Chromolithographien) der Kronprinz Rudolf-Bahn längs der Strecke von Kastenreith durchs Gesäuse bis Selzthal-Liezen; mit besonderer Berücksichtigung der hohen Gebirge, wie sich dieselben vom Waggon aus präsentiren«, nach der Natur aufgenommen und gezeichnet von Franz Hölzelhuber im Jahre 1876. Begleitworte von D. M(ertens). (Geschenk des Herrn Ober-Officials Franz Hölzelhuber.)

811) Bohrstück aus dem Kalkgestein des 1428·36 m langen Sonnstein-Tunnels der Salzkammergut-Bahn (Strecke Ebensee—Traunkirchen), gewonnen am 11. April 1877, d. i. dem Tage der Installation der Brandt'schen Maschinen, aus einem mit derselben erbohrten Sprengloche. Diese hydraulische Bohrmaschine wurde hier zum ersten Male in Oesterreich erprobt und späterhin am Arlberge (s. d.) im ausgedehnten Masse verwendet. (Geschenk des Herrn k. k. Regierungsrathes Moriz Morawitz.)

812) Foliant, umfassend die in der Pariser Weltausstellung 1878 exponirt gewesene Veranschaulichung der Anlage der Kronprinz Rudolf-Bahn; 47 Blätter Kalligraphien und Handzeichnungen in Tusch und Farben; geordnet nach acht verschiedenen Materien. Inhalt: Titel und Registerblatt. I. Allgemeine Bahnbeschreibung (6 Blätter). II. und III. Abbildung, Beschreibung und Detailzeichnung des Viaductes über den Weissenbach bei Tarvis (8 Blätter) und der Brücke über die Enns bei Steyr (5 Blätter). IV. Geographische Darstellung der Constructions-Verhältnisse des Tunnels durch den Sonnstein am Traunsee (6 Blätter). V. Pläne der Bahnhof-Anlage in Ischl (7 Blätter). VI. Oberbaunormale (4 Blätter). VII. Combinirter Kohlen- und Erzwagen (5 Blätter). VIII. Aussichtswagen (4 Blätter).

813) »Terrain- und Eisenbahn Specialkarte der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn sammt ihren Anschlussbahnen, Massstab 1:576.000. Ausgeführt im k. k. militär-geographischen Institute nach

Scheda's Generalkarte Blatt 7, 8 und 12. Herausgegeben von **Max** Hannbeckh. Wien 1881«. Die in drei Theile zerlegte Karte umfasst das weite »Gebiet von Budapest bis zur Adria«.

814) Reliefbild (unter Glas) 1·14 m² gross und darstellend das Dachstein-Gebirge sammt dessen Umgebung; Massstab 1 : 12.500. Das zu Beginn der Achtziger-Jahre vom Reise-Schriftsteller Georg Walter hergestellte Bild zeigt auch die beiden das Gebirge umfahrenden Bahnlinien, nämlich im Norden die Strecke Selzthal—Schärding (mit den Stationen Aussee, Obertraun, Hallstatt und Steeg) der zur Kronprinz Rudolf-Bahn gehörenden Salzkammergut-Bahn und im Süden die Strecke Selzthal—Bischofshofen (mit den Stationen Haus, Schladming und Mandling) der Salzburg-Tiroler Linie der Kaiserin Elisabeth-Bahn. An den vier Seiten des Tisches sind Orientirungstafeln angebracht, welche Höhenangaben und Zeichen-Erklärungen enthalten. Die letzteren stehen in Uebereinstimmung mit den auf dem Bilde selbst durch Fähnchen bezeichneten Ortschaften, Alpenhütten etc.

815) Handsignalscheibe aus Weidengeflecht, im Gebrauche gewesen auf der Kronprinz Rudolf-Bahn gleich bei Beginn ihres Betriebes (1868—1870).

816) Chromatoskop, System Waldstein, zur Untersuchung des Farbenunterscheidungsvermögens der beim Bahnbetriebe verwendeten oder für denselben aufzunehmenden Personen. Die Handhabung war folgende: der zwischen der farbigen Glasscheibe und dem ihr gegenübergestellten weissen Papier befindliche Holzstab, warf auf die von den durch das Glas einfallenden Lichtstrahlen beleuchtete Papierfläche einen Schatten, und zwar naturgemäss in der Complementärfarbe des Glases. Wurde die letztere von dem Untersuchten richtig erkannt, dann war dessen Farbensinn normal. Das Chromatoskop kam im Jahre 1876 bei der Kronprinz Rudolf-Bahn in Verwendung, wurde jedoch bald durch eine Anordnung farbiger Papierblätter (Nr. 817) ersetzt, welche ein weit einfacheres und sichereres Verfahren ermöglichte.

817) Schuber mit einer Sammlung farbiger Papierblätter zur Prüfung des Farbensinnes der schon im Eisenbahndienste stehenden oder erst für denselben aufzunehmenden Personen. Diese Erprobungsweise wurde bei der Kronprinz Rudolf-Bahn im Jahre 1878 ein-

geführt, als das Handelsministerium die Untersuchung des Farbenunterscheidungsvermögens jener Personen angeordnet hatte (s. Nr. 591). Vom Jahre 1882 an fand diese Untersuchungsart auf den Linien der k. k. Staatsbahnen allgemeine Anwendung.

818) Mappe mit Zeichnung und Beschreibung des eisernen Oberbaues, System Zinkl, welches die Verwendung von Altschienen als Schwellen bezweckte (vgl. die Specialsammlung A, Abtheilung V). Diese Construction soll angeblich um die Mitte der Siebziger-Jahre auf der Kronprinz Rudolf-Bahn erprobt worden sein; praktische Anwendung hat sie jedoch nicht erlangt.

819) Mappe mit photographischen Abbildungen von Locomotiven der Kronprinz Rudolf-Bahn, u. zw.:

a) und *b)* Güterzugslocomotiven Nr. 24 »Launsdorf« und Nr. 38 »Maria Saal« (derz. Ser. 34 d. k. k. St. B.) mit je drei gekuppelten, vor der Feuerkiste liegenden Achsen, Hall'schen Kurbeln und aussen liegenden Rahmen; gebaut von G. Sigl in Wien, bezw. Wiener-Neustadt in den Jahren 1868 und 1869;

c) Güterzugslocomotive Nr. 38 »Maria Saal« (wie oben) in perspectivischer Ansicht;

d) Personenzugs-Locomotive Nr. 25 »Rottenmann« (derz. Ser. 29 d. k. k. St. B.) mit drei gekuppelten vor der Feuerkiste liegenden Achsen, Aussenrahmen und Hall'schen Kurbeln; gebaut bei G. Sigl in Wien im Jahre 1869;

e) Tenderlocomotive Nr. 76 »Fohnsdorf« (derz. Ser. 62 d. k. k. St. B.); Sechskuppler mit innen liegenden Krauss'schen Wasserkasten-Rahmen und einem vorne am Rauchkasten angebrachten elektrischen Scheinwerfer, welcher den Strom von einer am Kesselrücken montirten kleinen Dynamomaschine erhält; gebaut 1872 von Krauss in München;

f) Schnellzugslocomotive Nr. 57 »Grimming« (derz. Ser. 1 d. k. k. St. B.) mit zwei gekuppelten Achsen, einem vorderen zweiachsigen Drehgestelle nach System Kamper, Kuppelachse unter der Feuerkiste, Maschinenrahmen aussen und Drehgestellrahmen innen; gebaut im Jahre 1877 von der vormals Sigl'schen Locomotivfabrik in Wiener-Neustadt;

g) Dreiachsiger Tender.

820) Bildnis (in Rahmen): Franz Kazda, Ober-Inspector und General-Director-Stellvertreter der Kronprinz Rudolf-Bahn, geboren am 10. September 1815 zu Popowitz bei Gitschin in Böhmen, gestorben in Bad Kreuzen am 20. August 1872, hat die Realschule und die Polytechnik in Prag absolvirt, sodann von 1835 bis 1837 als Centralmappirungs-Adjunct in Lemberg, nachher bis 1842 als Ingenieur bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, von 1842 bis Mitte 1846 als Ingenieur I. Classe und Ober-Ingenieur-Stellvertreter bei der k. k. nördlichen Staatsbahn und bis 1849 als leitender Ober-Ingenieur bei der ungarischen Centralbahn gedient. Von 1849 bis 1856 vollführte er als k. k. Ober-Ingenieur die Tracirung mehrerer staatlicher Eisenbahnlinien, dann war er bis 1861 Bauunternehmer der Theissbahn (Szolnok—Grosswardein) und der Südbahn (Kanizsa – Keszthely). Im Jahre 1862 etablirte er sich als Civil-Ingenieur in Wien und arbeitete Projecte für mannigfache Privatbahnen aus, so namentlich für die Kaiser Franz Josef-Bahn die Linie Zengg—Carlstadt, die Siebenbürger, Grammat-Neusiedler und Kronprinz Rudolf-Bahn. Nach der Concessionirung der letzteren (1866) trat er als Bau-Inspector in deren Dienste, rückte 1870 zum Ober-Inspector vor und wurde 1872 zum Generaldirector-Stellvertreter ernannt. Es blieb ihm jedoch versagt, diesen Posten lange zu versehen, denn nach wenigen Monaten schon ward er inmitten seiner allseitig anerkannten Thätigkeit vom Tode ereilt. — Das Bild wurde im Jahre 1868 von Leopold Schmidt gezeichnet.

821) Bildnis (in Rahmen): Moritz Morawitz, k. k. Regierungsrath, Generaldirector der Kronprinz Rudolf-Bahn, geboren zu Triesch in Mähren am 19. April 1832. Er absolvirte von 1844—1851 die Realschule und auch die technischen Studien am k. k. Polytechnicum in Wien, kam gleich nach dem Abgange von der Hochschule in die Praxis, nämlich als Ingenieur-Assistent der Unternehmung Gebrüder Klein beim Baue der Semmeringbahn-Strecke Klamm – Breitenstein und, sobald dieselbe gänzlich vollendet war, zu den Tracirungs-Arbeiten auf der Linie Pardubitz—Reichenberg, von welchen er (ab April 1855) jene der Section Reichenberg selbständig leitete. Nach der am 15. Juni 1856 erfolgten Concessionirung dieser fortan »Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn« benannten Linie trat er in die Dienste der

zu ihrer Durchführung errichteten Actien-Gesellschaft und leitete als Sections-, bezw. Ober-Ingenieur zuerst den Bau der vorbezeichneten Section, sodann aber den Betrieb und die Bahnerhaltung der Section Pardubitz. Während des Krieges im Jahre 1866 fiel ihm die Leitung des Betriebes auf dem ganzen gesellschaftlichen Netze zu, das bekanntlich den Schauplatz der schwerwiegendsten Ereignisse gebildet hatte. Für die damals bethätigte Umsicht und patriotische Hingebung empfing er am 2. November 1866 in Trautenau aus der Hand Sr. Majestät des Kaisers das goldene Verdienstkreuz mit der Krone. Auch die nachträgliche Betheilung mit der Kriegsmedaille (20. Juli 1876) stand noch mit jenen Dienstleistungen im Zusammenhange. Von September 1866 bis August 1868 leitete er den Bau der Flügelbahn Schwadowitz—Königshain. Hierauf fand er gleiche Verwendung bei der an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn und deren Genossen concessionirten Oesterr. Nordwestbahn, wo er von September 1868 bis April 1872, vorerst als Inspector, dann als Ober-Inspector den Bau der Section Wien—Jedlesee leitete, welche auch den Wiener Hauptbahnhof, den Werkstättenbahnhof in Jedlesee und die 866 m lange Brücke über den Donaustrom umfasste. Im April 1872 nahm er einen unbestimmten Urlaub, innerhalb dessen er als Director der Ebensee-Ischl-Steeger Eisenbahn fungirte und, nachdem diese Unternehmung an den Folgen der Krisis vom Jahre 1873 gescheitert war, an der Projectsverfassung und Zustandebringung der Salzkammergut-Bahn arbeitete, in welche auch die vorgenannte Linie theilweise einbezogen werden sollte. Im Juli 1874 wurde er zum Generaldirector der Kronprinz Rudolf-Bahn ernannt, die zu jener Zeit schon als Concessionärin der Salzkammergut-Bahn galt. Am 8. December 1879 schied er aus dem Dienste der Kronprinz Rudolf-Bahn, die übrigens drei Wochen später in den Staatsbetrieb überging. Mit Beginn des Jahres 1880 löste M. auch sein altes Dienstverhältnis zur Oesterr. Nordwestbahn und trat in den Ruhestand ein. Am 10. Mai 1878 wurde er mit dem Titel eines Regierungsrathes und am 30. November 1898 mit dem Orden der eisernen Krone ausgezeichnet. Er war von 1870—1880 wiederholt Verwaltungsrath, sowie Mitglied verschiedener Ausschüsse und in den Jahren 1876 und 1877 Vicepräsident des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines. Seit

August 1897 ist er Präsident der Neuen Wiener Tramway und seit Jänner 1891 auch Verwaltungsrath der Allgemeinen österr. Elektricitäts-Gesellschaft in Wien. Zwei Jahrzehnte hindurch lieferte er auch mannigfache Beiträge zur Eisenbahn-Literatur. Von seinen Schriften sind besonders zu erwähnen: »Die Strassen- und Eisenbahncurve,« »Formeln und Tabellen für Zwecke des Bogenaussteckens« (4 Auflagen, Reichenberg, Wien, Leipzig 1858—1875); »Studie über Eisenbahnen im Kriege« (Wien 1871); »Das österr.-steier. Salzkammergut und seine Communicationen« (Wien 1872); »Die Donaubrücke der Oesterr. Nordwestbahn« (Wien 1872); »Schlagworte, Betrachtungen über Eisenbahnfragen wirthschaftlichen Gebietes« (Wien 1873); »Von Schneelawinen« (Wien 1879). — Das Bild ist eine Heliogravure nach einer Aufnahme aus den Siebziger-Jahren.

822. Bildnis (in Rahmen): Ferdinand Perl, späterhin Ritter v. Hildrichsburg, k. k. Hofrath, General-Inspector der österr. Eisenbahnen, k. k. Betriebsverwalter der Kronprinz Rudolf-Bahn etc. etc., geboren zu Mödling in Niederösterreich am 8. Februar 1825, gestorben zu Wien am 10. December 1893. Fast unmittelbar nach Vollendung seiner Studien am k. k. Wiener Polytechnicum, in die Dienste der Wien - Gloggnitzer Bahn aufgenommen, gehörte er dieser Unternehmung acht Jahre lang an, nämlich vom 18. August 1845 bis 1. October 1853. Damals wurde eben die »Gloggnitzer Bahn« eingelöst und P. als Ingenieur-Assistent vom Staate mit übernommen. Er rückte nun in verhältnissmässig kurzer Zeit bis zum Ingenieur II. Classe vor (1. Juni 1857), kam aber bald wieder in Privatdienste; denn als die südliche Staatsbahn in das völlige Eigenthum der Südbahn-Gesellschaft übergegangen war (October 1859), ernannte sie P. zum Verkehrschef und, am 1. Jänner 1861, zum Verkehrs- und Transports-Inspector ihrer ungarischen Linien. In dieser Eigenschaft wirkte er bis Ende August 1869. Mit 1. September desselben Jahres kehrte er in den Staatsdienst zurück, und zwar als Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, deren Personalstand damals die erste erhebliche Vermehrung erfahren hatte. Anlässlich der Sequestration der österr. Linien der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (7. October 1872) wurde er als Stellvertreter des Sequesters eingesetzt und versah diese Function bis zur Aufhebung der Sequestration am

31. Juli 1875. Mittlerweile war er am 27. Juni 1873 zum Ober-Inspector vorgerückt. Bei der mit a. h. Entschliessung vom 16. August 1875 genehmigten, neuerlichen Umformung der k. k. General-Inspection erhielt er — unter gleichzeitiger Ernennung zum Regierungsrathe und Vorstande der Abtheilung (II) für Verkehr und Zugförderung — eine der damals geschaffenen fünf General-Inspectors-Stellen, die er bis zu seiner Ernennung zum k. k. Betriebsverwalter der am 29. December 1879 in den Staatsbetrieb übernommenen Kronprinz Rudolf-Bahn innehatte. Nach der Errichtung der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, an welche auch die Befugnisse der vorerwähnten Betriebsverwaltung übergingen, wurde er mit dem Titel eines Hofrathes ausgezeichnet (6. April 1882) und zum Stellvertreter des Präsidenten jener Direction ernannt (11. April 1882). Aus Anlass der im Jahre 1884 vor sich gegangenen Neuorganisirung der Staatseisenbahn-Verwaltung erfolgte jedoch seine Zurückberufung in die k. k. General-Inspection (14. Juli 1884), wo er nun wieder als Vorstand der Abtheilung II wirkte, bis er am 10. December 1887 in den Ruhestand trat. In all' den verschiedenen Stellungen, welche er während seiner fast 42jährigen Eisenbahn-Dienstzeit bekleidete, erwarb er sich die aufrichtige Zuneigung seiner Amtsgenossen und Untergebenen (vgl. Nr. 828 und 829). An österreichischen Decorationen besass er: das goldene Verdienstkreuz mit der Krone, den Orden der eisernen Krone (seit 27. April 1877), mit welchem auch die Erhebung in den Ritterstand verbunden war, und den Leopold-Orden (seit 15. Juli 1884). — Das Bild wurde im Jahre 1882 von Dauthage gezeichnet und dürfte, vermöge des Wortlautes der unter Nr. 829 eingetragenen Adresse, über Veranlassung der Beamten der Kronprinz Rudolf-Bahn hergestellt worden sein.

823—824) Bilder (in Rahmen), darstellend den am 16. Jänner 1878 zunächst der jetzigen Haltestelle »Gesäuse-Eingang« der Kronprinz Rudolf-Bahn-Strecke Hieflau—Admont entgleisten Lastzug Nr. 15. Der Unfall wurde durch eine, unmittelbar vor Verkehr des Zuges an jener Stelle abgegangene Schneelawine veranlasst, welche die Zugsmaschine »Gaflenz«, den Tender und den Gepäckswagen aus dem Geleise und über die Böschung schleuderte. Die mitabgestürzten drei Bahnbediensteten (Locomotivführer, Heizer und Zugsführer) erlitten glücklicherweise

nur unwesentliche Verletzungen. Die Bilder wurden von dem damaligen Bahnerhaltungs-Beamten, nunmehr Bahnerhaltungs-Controlor, Ober-Ingenieur Hans Haas an Ort und Stelle gezeichnet. (Geschenk des Revidenten Herrn Franz Ritter von Borutzky.)

825) Diplom (in Rahmen) der Internationalen Jury der elektrischen Ausstellung in Paris, ausgefertigt am 21. October 1881 und beurkundend die Verleihung der bronzenen Medaille an die Kronprinz Rudolf-Bahn.

826) Bronce-Medaille, welche die Kronprinz Rudolf-Bahn von der Jury der elektrischen Ausstellung Paris 1881 mittels des vorerwähnten Diploms zuerkannt erhielt. Beschreibung der Prägung s. Nr. 676.

827) Ein silberner Pokal (sammt Untersatz), welchen die Beamten der Südbahnlinien: Pragerhof—Ofen, Stuhlweissenburg—Ujszöny und Kanizsa—Barcs ihrem Vorstande, dem Verkehrs- und Transport-Inspector Herrn Ferdinand Perl, verehrt haben. Die Widmung erfolgte wahrscheinlich im August 1869 beim Scheiden des genannten Functionärs aus dem Dienste der Südbahn (vgl. Nr. 822). (Geschenk des Fräuleins Clara Kowanda, als Erbin nach Ferdinand Perl Ritter von Hildrichsburg.)

828) Adresse (mit gemaltem Titelblatte und braunem Ledereinbande mit emaillirtem Wappen und ebensolchen Beschlägen) gewidmet im März 1882 von den Beamten der Kronprinz Rudolf-Bahn dem k. k. Betriebsverwalter Herrn Ferdinand Perl, Ritter von Hildrichsburg, k. k. Regierungsrath etc. etc., zum Zeichen der innigsten Verehrung und Dankbarkeit. (Geschenk des Fräuleins Clara Kowanda, als Erbin nach Ferdinand Perl Ritter von Hildrichsburg.)

829) Adresse (mit Titelblatt in kunstvoller Zierschrift, grauem Ledereinbande mit emaillirtem Monogramme auf blauem Sammtspiegel, Emailbeschlägen etc.) gewidmet von dem Zugbegleitungs-Personal der Kronprinz Rudolf-Bahn dem k. k. Betriebsverwalter, Herrn Ferdinand Perl Ritter von Hildrichsburg, k. k. Hofrath etc. etc. zum Zeichen der innigsten Verehrung und Dankbarkeit. Laut des beigeschlossenen Druckblattes dürfte die Verleihung des Hofrathtitels an den Gefeierten (6. April 1882)

auch die Veranlassung zur Ausfertigung der Adresse geboten haben. (Geschenk des Fräuleins Clara Kowanda, als Erbin nach Ferdinand Perl Ritter von Hildrichsburg.)

830) Diplom (in kalligraphischer Ausführung, grauem Ledereinbande mit emaillirtem Wappen auf violettem Sammtspiegel, Emailbeschlägen und Siegelkapsel aus Bronze), mit welchem die Stadtgemeinde Steyr beurkundet, dass sie den Herrn Ferdinand Ritter Perl von Hildrichsburg, k. k. Hofrath etc. etc., am 14. Juli 1882 zu ihrem Ehrenbürger ernannt hat. (Geschenk des Fräuleins Clara Kowanda, als Erbin nach Ferdinand Perl Ritter von Hildrichsburg.)

* * *

831) Concessions-Urkunde (auf Pergament mit kalligraphisch ausgestattetem Titelblatte und in braunem Ledereinbande mit Bronzebeschlag) vom 9. Juli 1869, womit dem Dr. Franz Stradal, Otto Seebe, C. B. Eisentraut, Rudolf Stradal und Johann Liebig & Comp. das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Dux im Anschlusse an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Bodenbach, mit Anschluss an die nördliche Staatseisenbahn daselbst, nebst einer Schleppbahn zur Elbe unter Gewährung einer 20jährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer von 90 Jahren verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite befindet sich ein Vermerk in Betreff der bücherlichen Eintragung.

832) Album, enthaltend 38 landschaftliche Ansichten von der ehemaligen Dux-Bodenbacher Bahn, nach Federzeichnungen und nach der Natur aufgenommen vom Maler Wachsmann im Jahre 1879. 1. Bodenbach; 2.—3. Bahn und Landschaft zwischen Bünaburg und Eulau; 4. Desgleichen zwischen Klein-Kulm und Tellnitz; 5. Tellnitz; 6. Kulm; 7. Mariaschein; 8. Teplitz; 9. Kohlentagbau Herbertzeche zwischen Teplitz-Waldthor und Kosten; 10. Janegg; 11. Dux-Ossegger Kohlenfeld; 12. Die im Jahre 1879 inundirten Schächte; 13. Bei Station Bruch; 14. Bei Johnsdorf und Seestadtl; 15. Alaunsee bei Komotau; 16. Stadt Komotau; 17. Bahnhöfe in Komotau; 18. Alter Kohlentagbau bei Udwitz; 19. Görkau; 20. Görkau und Rothenhaus; 21. Station und Schloss Eisenberg; 22. Obergeorgenthal; 23. Oberleutensdorf; 24. Bruch; 25. Ossegg; 26. Bahn und Landschaft zwischen



Saal V.

Kosten und Ossegg; 27. Kosten; 28. Zuckmantel-Eichwald; 29. Rosenthal-Graupen; 30. Mariaschein, Calvarienberg; 31. Hohenstein; 32. Tellnitz; 33. Station und Ort Königswald; 34. Eulau; 35. Bahn und Landschaft zwischen Bünaburg und Eulau; 36. Rückblick von Bünaburg gegen Bodenbach; 37. Bahn und Landschaft zwischen Bodenbach und Bünaburg; 38. Bodenbach—Tetschen.

833) Mappe mit einer photographischen Abbildung der im Jahre 1876 von G. Sigl in Wiener-Neustadt gebauten Güterzugslocomotive Nr. 28 der Dux-Bodenbacher Eisenbahn (jetzt Serie 53 der k. k. österr. Staatsbahnen). Diese Maschine hat drei vor der Feuerbüchse liegende gekuppelte Achsen, Hall'sche Kurbeln und Aussenrahmen. Die Constructions-Verhältnisse sind auf dem Bilde angegeben.

834) Ausschlag-Laterne für den letzten Wagen eines Zuges; in Verwendung gewesen anfangs der Achtziger-Jahre bei der Dux-Bodenbacher Bahn. Die Laterne ist für die Vereinslaternstützen eingerichtet und hat seitwärts eine blecherne Tasche zur Aufnahme von rothen und grünen Ersatzgläsern.

* * *

835)–841) Topographische Karte (auf Leinwand aufgezogen und gebunden) der Haupt- und einiger Seitenlinien des alten Netzes der Oesterreichischen Nordwestbahn, u. zw.:

835) Wien—Znaim }
836) Znaim—Iglau } Hauptlinie.
837) Iglau—Jungbunzlau }
838) Deutschbrod—Pardubitz,
839) Zellerndorf—Horn,
840) Gross Wossek—Parschnitz,
841) Trautenau—Freiheit.

In Tusch und Farben angelegte Zeichnungen (Massstab 1:28.800), wahrscheinlich aus dem Jahre 1873. Eine in jedem der erstangeführten fünf Bände enthaltene Anmerkung besagt, dass die Karten bis Juni 1894 (blau, bezw. roth) richtiggestellt sind.

842)–845) Topographische Karte (auf Leinwand aufgezogen und gebunden) der Haupt- und einiger Seitenlinien des Ergänzungsnetzes der Oesterreichischen Nordwestbahn, u. zw.:

842) Nimburg—Tetschen (Hauptlinie),

843) Lissa—Prag,
844) Chlumetz—Geiersperg,
845) Wildenschwert—Mittelwalde.
In Tusch und Farben angelegte Zeichnungen (Massstab: 1 : 28.800), wahrscheinlich aus dem Jahre 1876.

846) Längenprofil (auf Leinwand aufgezogen und gebunden) sämmtlicher Linien des am 8. September 1868 concessionirten und in der Zeit vom 6. December 1869 bis 1. Juli 1872 zur Eröffnung gelangten, insgesammt 627·2 km langen, alten Netzes der Oesterreichischen Nordwestbahn; lithographirte Zeichnung, wahrscheinlich aus dem Jahre 1873.

847) Längenprofil (auf Leinwand aufgezogen und gebunden) sämmtlicher Linien des am 25. Juni 1870 concessionirten und in der Zeit vom 4. October 1873 bis 1. März 1880 zur Eröffnung gelangten, insgesammt 302 km langen Ergänzungsnetzes der Oesterreichischen Nordwestbahn; lithographirte Zeichnung, wahrscheinlich aus dem Jahre 1876 und ergänzt (Tetschen—Laube) 1880.

848) Foliant, enthaltend lithographirte Copien (23 Blätter) sämmtlicher Pläne der im Jahre 1874 erbauten, zweigeschossigen, eisernen Elbebrücke bei Aussig, welche zur Verbindung der Oesterreichischen Nordwestbahn mit Aussig, wie auch (mit der unteren Fahrbahn) dem Strassenverkehre dient. Die Eisenconstruction der Strombrücke reicht continuirlich über alle drei Oeffnungen (2 à 73·9 m, 1 à 74·2 m) und ist ein Fachwerkträger mit parallelen Gurtungen. Die im unmittelbaren Zusammenhange mit der Strombrücke stehende und gleichsam deren Fortsetzung bildende Quaibrücke (4 Oeffnungen à 20·72 m) hat eine Fachwerk-Construction mit Einzelträgern.

849) Foliant, enthaltend lithographirte Copien (18 Blätter) sämmtlicher Pläne der im Jahre 1874 erbauten Eisenbrücke über den Elbstrom bei Tetschen, welche — ihrer Spannweite nach — die bedeutendste Brücke der Oesterreichischen Nordwestbahn ist. Die Eisenconstruction der eigentlichen Strombrücke reicht continuirlich über beide Oeffnungen à 100 m und ist ein 10 m hoher Gitterträger mit parallelen Gurtungen; die beiden Inundationsbrücken (je 25 m Stützweite) haben Fachwerkconstruction und die Fahrbahn oben.

850) Mappe mit Normalien für den Unterbau der Oesterreichischen Nordwestbahn; 15 lithographirte Zeichnungen aus der Zeit von 1868—1872.

851) Mappe mit Normalien für eiserne Brücken der Oesterreichischen Nordwestbahn; 20 lithographirte Zeichnungen aus der Zeit von 1868—1872.

852) Mappe mit photographischen Abbildungen und Plänen des Wiener Bahnhofgebäudes der Oesterr. Nordwestbahn. Einzelne Bilder tragen die Unterschrift »C. Schlimp« und die Jahreszahl 1870. Diese betreffen das ursprüngliche Project; die übrigen Pläne rühren von dem Architekten Bäumer her und sind mit einigen Aenderungen an der Façade der Stirnseite, dann beim Portale an der Abfahrtseite etc. zur Ausführung gekommen. Inhalt: *a)* Urprüngliche, die Stirn- und Abfahrtseite des Gebäudes veranschaulichende Projectirung; *b)* und *c)* Grundrisse hiezu; *d)* Zweites Project des Gebäudes; *e)* Grundriss hiezu; *f)* abgeändertes Portal an der Abfahrtseite; *g)* Innenansicht der Bahnhofhalle.

853) Album mit Photographien von Bauwerken, Stationsplätzen etc. der Oesterreichischen Nordwestbahn, aufgenommen in den Jahren 1871—1872 von J. Löwy in Wien. — Inhalt: 1.—6. Bau der grossen Donaubrücke bei Wien; 7. Ansicht einiger Felder dieser im Ganzen 866 m langen Brücke (14 Oeffnungen à 29·5 m und 5 Oeffnungen à 79·6 m), deren Eisenconstruction theils aus vierfachem, theils aus zweifachem Gitterwerke besteht; 8. Strassenübersetzung bei Znaim; 9.—10. Thaya-Viaduct bei Znaim, im Baue; 11. Derselbe Viaduct nach seiner in Vollendung (2 Oeffnungen à 60, 2 à 50 m, Eisenconstruction 45 m über der Thalsohle); 12. Iglawa-Brücke bei Iglau; 13. Sazawa-Brücke bei Deutschbrod; 14. Elbe-Brücke bei Kolin (Fachwerk-Construction, 5 Oeffnungen von zusammen 132 m Lichtweite); 15. Iser-Brücke bei Jungbunzlau; 16. Thalübersetzung bei Parschnitz; 17. Elbe-Brücke bei Mönchsdorf; 18. Gewölbte Brücke über den Pirnitzbach; 19. Sazawa-Brücke bei Chlistov; 20. Chrudimka-Brücke bei Stann; 21. Gewölbte Doubravka-Brücke bei Bilek; 22. Gewölbte Bach- und Strassenübersetzung bei Ousti; 23. Elbe-Brücke bei Pardubitz (4 Oeffnungen von zusammen 140 m lichte Weite); 24. Tunnel bei Neu-Paka; 25. Tunnel bei Znaim; 26. Edmitzer Einschnitt; 27. Granitzthal; 28. Bahnhof Znaim; 29. Station

Trebitsch; 30. Bahnhof Iglau; 31. Station Světla; 32. Bahnhof Deutschbrod; 33. Station Kuttenberg; 34. Bahnhof Kolin; 35. Station Ostroměř; 36. Station Alt-Paka; 37. Station Arnau; 38. Station Trautenau; 39. Station Hlinsko; 40. Station Chrudim.

854) Mappe mit dem Plane und einigen photographischen Abbildungen von Baulichkeiten der im Jahre 1873 errichteten Colonie am Nimburger Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn. Inhalt: *a)* Uebersicht der gesammten Colonie; *b)* ebenerdiges Arbeiterhaus; *c)* einstöckiges Arbeiterhaus; *d)* Beamtenhaus; *e)* Colonie-Schule. Die ganze Anlage umfasst 8 Beamten-, 12 Zugbegleiter-Wohngebäude und 20 Arbeiterhäuser, sämmtlich mit zugehörigen Nebengebäuden, ferner die Schule, der Turnplatz, Kegelbahnen etc. Die 40 Wohnhäuser enthalten 157 Wohnungen.

855) Bild (in Rahmen): Der Umschlagplatz der Oesterreichischen Nordwestbahn in Laube a. d. Elbe. Diese Anlage wurde schon im Jahre 1872 von dem gesellschaftlichen Ober-Inspector (nunmehr Baudirector) Wenzel Hohenegger projectirt, kam jedoch erst 1879 zur Ausführung, als es sich darum handelte, der damaligen deutschen Tarifpolitik durch eine intensive Verbindung des österr. Eisenbahnverkehres mit der Elbeschiffahrt wirksam zu begegnen. Auf dem über 2 km langen Quai sind zwei Haupt- und zahlreiche Nebengeleise gebettet, die durch Weichen und Schiebebühnen miteinander verbunden sind. Vierzehn grosse Dampfkrahne und viele andere mechanische Vorrichtungen erleichtern die Lademanipulation; vier ausgedehnte Magazine dienen zur Verwahrung der Frachten, ebenso eigene Silos zur Bergung des Getreides und eine lange Rampe zur Lagerung der Petroleumfässer. Die ganze Anlage wurde am 1. März 1880 dem Betriebe übergeben; ihre Kosten betrugen fl. 1,200.000 — Das Bild ist eine colorirte Photographie des bezüglichen, im Besitze der Oesterr. Nordwestbahn befindlichen grossen Originalgemäldes aus dem Jahre 1882 und wurde 1897 von der Kunstanstalt Angerer & Göschel für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift: »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie« angefertigt.

856) Mappe enthaltend eine Sammlung der Normalien für Oberbau und mechanische Ausrüstung der Oesterr. Nordwestbahn; 133 lithographirte Zeichnungen aus der Zeit von 1868 bis zur Gegenwart.

857) Mappe mit Zeichnungen von Locomotiven der Oesterreichischen Nordwestbahn aus der Zeit von 1873—1885, u. zw.:

a)—b) Aufriss und Kreuzriss (Massstab 1 : 10) der im Jahre 1873 von G. Sigl, wie auch von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf gebauten Personenzug-Locomotive. Dieselbe ruht auf zwei gekuppelten Achsen und einem zweiachsigen Drehgestell;

c)—f) Ansicht, Längsschnitt, Grundriss und Kreuzriss (Massstab 1 : 10) der im Jahre 1874 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf gebauten 4fach gekuppelten Güterzug-Locomotive;

g)—i) Aufriss, Grundriss und Kreuzriss (Massstab 1 : 10) der im Jahre 1874 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf gebauten Schnellzug-Locomotive mit zwei gekuppelten Achsen und vorderem zweiachsigen Drehgestell;

k)—m) Aufriss, Längsschnitt und Grundriss (Massstab 1 : 10) der im Jahre 1885 von der Wiener-Neustädter Locomotivfabrik gebauten Personenzug-Locomotive mit zwei gekuppelten Achsen und vorderem zweiachsigen Drehgestell.

858) Bildnis (in Rahmen): Dr. Gustav Robert Gross, k. k. Hofrath, Generaldirector der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, geboren zu Warnsdorf in Böhmen am 8. December 1823, gestorben zu Korneuburg am 24. December 1890. Er genoss seine erste Ausbildung im Elternhause, kam dann an das Gymnasium in Pilsen und, nach dessen Absolvirung, an die Wiener Hochschule, die er jedoch bald wieder verliess, um an der Prager Universität das Studium der Philosophie zu beenden. Dort erwarb er auch am 13. April 1847 das Doctorat. Bei den im Jahre 1848 vor sich gegangenen Wahlen in die deutsche Nationalversammlung wurde G. von dem böhmischen Wahlbezirke Reichstadt-Gabel nach Frankfurt entsendet. Dort schloss er sich einigen hervorragenden Abgeordneten aus Oesterreich und anderen Staaten enger an und harrte mit ihnen aus, bis die allmälig zum Rumpfparlamente gewordene Versammlung nach Stuttgart übersiedelte. (Ende Mai 1849). Hierauf lebte er als Erzieher in Hannover, wo er sich auch verehelichte. Als ihm 1851 die Heimkehr nach Oesterreich gestattet worden, wollte er sich als Privat-Docent der

Geschichte an der Prager Universität habilitiren, was ihm jedoch nicht gelang. Hingegen fand er Aufnahme als Secretär der damals eben errichteten Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg. Auf diesem Posten entfaltete er alsbald eine rege Thätigkeit, insbesondere für die Verbesserung der Verkehrswege; er bemühte sich um die Verwirklichung des Projectes der Zittau-Reichenberger Bahn (deren Concessionirung auf Grund des Staatsvertrages vom 24. April 1853 erfolgte, u. zw. österreichischerseits am 19. September 1857) und wirkte dann in Gemeinschaft mit der Reichenberger Firma Johann Liebieg, sowie den Bauunternehmungen Gebrüder Klein und A. Lanna für die Zustandebringung der Eisenbahn von Pardubitz nach Reichenberg, welche als »Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn« am 15. Juni 1856 concessionirt wurde. Am selben Tage trat G. in der Eigenschaft eines General-Secretärs zu dieser Unternehmung über, nachdem er zugleich seine fast sechs Jahre hindurch innegehabte Stellung bei der Handelskammer, unter Empfang mehrfacher Beweise der Anerkennung seiner erfolgreichen Wirksamkeit, niedergelegt hatte. Im Jahre 1862 wurde er zum Director ernannt und vermochte nun um so kräftiger für die Erweiterung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einzutreten. Nach Norden hin ward durch die am 22. August 1865 concessionirte Fortsetzungsstrecke Schwadowitz—Königshan der Anschluss an das preussische Bahnnetz, wie auch die Verbindung mit dem Schatzlarer und Waldenburger Kohlenbecken gewonnen. Das Vordringen der Bahn nach Süden, das ihr auch zur Unabhängigkeit verhelfen sollte, wurde jedoch erst durch die »Oesterreichische Nordwestbahn« ermöglicht, deren Concession die Gesellschaft im Vereine mit dem Consortium Salm-Thurn-Taxis, nach heftiger Gegenwehr der Staatseisenbahn-Gesellschaft, am 8. September 1868 erhalten hatte. In dem mit der letzteren geführten Federkriege über die Frage: »Wem gebührt die Concession für die Oesterreichische Nordwestbahn?« stand G. stets im Vordertreffen. Am 30. November 1868 wurde er zum Generaldirector der Oesterreichischen Nordwestbahn ernannt, deren Geschäftsleitung alsbald auch jene der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn in sich aufnahm, wonach G. als Chef beider fungirte. Dadurch, wie nicht minder durch seine allseits anerkannten persönlichen Eigenschaften, steigerte sich

sein Einfluss auf die Behandlung allgemeiner Eisenbahnfragen, sowohl in den heimischen Conferenzen als auch im Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; seine Meinungsäusserungen fielen immer ins Gewicht, ebenso wie sein stets bereites versöhnliches Einwirken kaum jemals erfolglos geblieben, wenn die Gegensätze sich allzusehr zuzuspitzen oder gar über das sachliche Gebiet hinaus zu gehen drohten. Auch in den Abgeordnetenkreisen stand er in bestem Ansehen. Er gehörte denselben wiederholt an, u. zw. zunächst als Landtags-Deputirter der Stadt Reichenberg von 1865—1873, dann als Reichsraths-Abgeordneter von 1867—1871 und für den Städte-Wahlbezirk Gablonz-Friedland von 1879—1883. Nach der Niederlegung dieses Mandates gab er die politische Thätigkeit auf, hielt aber fest an den Grundsätzen des Fortschrittes. In wirthschaftlichen Dingen bekundete er dies wiederholt durch seine Anregungen und Ausführungen in der »Gesellschaft österreichischer Volkswirthe« deren ständigem Ausschusse er seit ihrer Errichtung (1874) präsidirte. Gegen die Einführung einer Transportsteuer in Oesterreich schrieb er die Broschüre: »Soll in Oesterreich das Reisen besteuert werden?« (Wien 1880). Die vom Club österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien im Jahre 1882 errichtete Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte zählte ihn zu ihren werkthätigsten Förderern, und die im Jahre 1873 am Bahnhofe zu Nimburg errichtete Colonie, sowie die dortige deutsche Volksschule waren meistenstheils seine Schöpfung. An österreichischen Auszeichnungen waren ihm zutheil geworden: am 5. Jänner 1865 der Franz Josef-Orden, am 4. Jänner 1867 der Titel eines kaiserlichen Rathes, am 1. November 1873 der Titel eines Hofrathes, am 9. November 1876 der Orden der eisernen Krone. — Das Bild wurde im Jahre 1885 von Bertz gezeichnet.

859) Bildnis (in Rahmen): Hermann Ritter von Rittershausen, Betriebs-Director und Generaldirector-Stellvertreter der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn, geboren zu Berlin am 17. Mai 1831, gestorben zu Marienbad am 18. August 1899. Er absolvirte die Realschule in Berlin und wurde im Jänner 1847 als Eleve bei der Güter-Expedition der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft angestellt. Im März 1851 zum Assistenten befördert, musste er wegen Erfüllung seiner Militärpflicht den Dienst verlassen, den

er erst im August 1854 zunächst als Eleve und bald darauf als Assistent wieder aufnehmen konnte. Mit Beginn des Jahres 1856 ging er nach Oesterreich, um in die Dienste der Staatseisenbahn-Gesellschaft zu treten. Seine erste Anstellung daselbst war die eines Beamten der commerciellen Direction. Er verweilte jedoch nicht lange auf den unteren Rangstufen, sondern rückte binnen kaum sechs Jahren (4. Jänner 1856 bis 22. November 1861) zum commerciellen Inspector vor. Am 17. Jänner 1868 wurde er zum Ober-Inspector befördert und wenige Monate nachher zu noch höherer Stellung berufen. Die damals entstandene Oesterr. Nordwestbahn wusste ihn für ihre Unternehmung, sowie zugleich für die mit ihr gemeinsam zu verwaltende Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn zu gewinnen. Er trat also am 1. October 1868 in die Dienste dieser beiden Gesellschaften über, u. zw. als Betriebsdirector und Generaldirector-Stellvertreter der ersteren und als General-Secretär der letzteren. Nun vermochte er auch seine Fachkenntnisse und Erfahrungen zur vollen Geltung zu bringen. Es geschah dies vor Allem durch die Abwehr der Concurrenz der Staatseisenbahn-Gesellschaft, welche nach heftigem Kampfe zum Abschlusse eines Cartells führte, mittels dessen die Oesterreichische Nordwestbahn bedeutende Vortheile gewann. Diese Beilegung des Streites galt fortan als Vorbild für die Vermeidung aufreibender Concurrenzkämpfe, und die Cartellirungen der Bahnen kamen immer mehr zur Anwendung. Auch die Oesterreichische Nordwestbahn selbst suchte sich vorwiegend nur noch auf diese Weise den ihr gebührenden Antheil an den verschiedenen Verkehren zu sichern. Die meisten der damals von R. geschlossenen Cartelle bestehen auch heute noch. Einen grossen Kampf musste er gleichwohl noch führen. Als nämlich Deutschland im Jahre 1879 eine protectionistische Wirthschaftspolitik inaugurirte, durch welche der österreichische Export bedroht war, wies R. auf die Bedeutung der Elbe als Verkehrsweg für den österreichischen Export hin, veranlasste die Ausführung des schon früher projectirten Umschlagplatzes Laube bei Tetschen (s. Nr. 855) und trug auch wesentlich zur Gründung der Oesterreichischen Nordwest-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bei, welche dem Umschlagplatze Laube erhöhte Leistungsfähigkeit und Unabhängigkeit von den deutschen Schiffahrtsgesellschaften geben sollte. Einige Zeit hindurch fungirte R.

auch als Generaldirector dieser Gesellschaft. Aus diesen von den preussischen Staatsbahnen angefeindeten Massnahmen ging nun ein Tarifconflict hervor, der bis Ende 1882 währte. Vermöge seiner hervorragenden Leistungen galt er als Autorität auf dem Gebiete des Tarifwesens, rücksichtlich dessen er auch Schule gemacht hat. Am 1. Februar 1890 feierte R. sein 40jähriges Dienstjubiläum, aus welchem Anlasse ihm seitens der Beamtenschaft mannigfache Ehrungen zutheil wurden. Mit Ende März 1891 trat er in den Ruhestand. Im Verwaltungsrathe der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft, zu deren Mitbegründern er gehörte, verblieb er indess bis zu seinem Ableben. Er besass den ihm am 26. April 1873 verliehenen Orden der eisernen Krone, womit die Erhebung in den Ritterstand verbunden war. — Das Bild wurde von W. Kretschmer in Alt-Paka gemalt, von den Restaurationspächtern der gesellschaftlichen Linien dem Director R. anlässlich der vorerwähnten Jubiläumsfeier gewidmet und nach dem Ableben desselben von seiner Gattin, Frau Dorothea von Rittershausen, dem Eisenbahn-Museum gespendet.

860) Foliant, enthaltend den »Bericht des Baudirectors der Oesterreichischen Nordwestbahn über die Thätigkeit der Direction für Bau und Bahnerhaltung auf dem garantirten Netze der Gesellschaft in den Jahren 1872—1881.« Zur Illustrirung dieses Berichtes sind demselben mannigfache statistische, zumeist in Farben ausgeführte graphische Darstellungen der betreffenden Leistungen und Kosten, wie auch Pläne zweier Systeme eines eisernen Oberbaues beigegeben.

861) Quartband, enthaltend den aus Anlass und für Zwecke der Wiener Weltausstellung 1873 von der Oesterreichischen Nordwestbahn ausgegebenen »Bericht über den Bau und Bestand« ihrer Unternehmung. Der textliche Theil dieser Publication enthält nebst einem Kataloge der von der Gesellschaft in einem eigenen Pavillon ausgestellten Gegenstände (Gruppe XIII und XVIII), eine historisch-statistische Darstellung der Genesis und Entwicklung der genannten Bahn, die Beschreibung der Anlage und Ausrüstung derselben, Monographien einzelner ihrer Einrichtungen und tabellarische Zusammenstellungen der Baukosten. Ausser den schon im Texte eingeschalteten Zeichnungen enthält

der Bericht noch folgende Tafeln: Uebersichtskarte der Oesterreichischen Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Situationsplan des Wiener Nordwestbahnhofes, Typen von Hochbauten, Oberbau-Constructionen und Materialien, mechanischen Ausrüstungen, elektro-magnetischen Signalen und Fahrbetriebsmitteln. — Die Internationale Jury hat der Gesellschaft die Fortschritts-Medaille zuerkannt.

* * *

862) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit gemaltem Titelblatte und kalligraphischer Ausstattung, rothbraunem Ledereinbande mit Metallknöpfen, Bronzeschild und ebensolcher Siegelkapsel), vom 21. April 1870, womit dem Robert Grafen Lichnowski, Max Machanek, den Gebrüdern Klein, dem Moriz Primavesi, Emanuel Proskowetz, Eduard Böhm, Dr. Innocenz Zaillner, Dr. Carl Wilhelm Dietrich, Dr. Carl Schrötter, Anton Luft, Alois Larisch, Eduard Foerster, C. R. v. Schüler und Leopold Tuschla das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Olmütz über Freudenthal und Jägerndorf an die preussische Grenze in der Richtung nach Leobschütz, nebst Flügelbahnen *a)* von Jägerndorf nach Troppau; *b)* von Jägerndorf über Olbersdorf an die preussische Grenze in der Richtung gegen Neisse; *c)* von einem Punkte der Hauptbahn nach Würbenthal; *d)* von Kriegsdorf nach Römerstadt — unter Zusicherung einer dreissigjährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer von 90 Jahren — verliehen wurde. Auf den letzten Blattseiten Vermerk über die bücherliche Eintragung. (Die Flügelbahnen nach Würbenthal und Römerstadt kamen erst in den Jahren 1876—1880, u. zw. als Staatsbahnen zur Ausführung.)

863) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit gemaltem Titelblatte, ornamentalen Randleisten und kalligraphischer Ausstattung, rothem Ledereinbande mit emaillirten Beschlägen, Bronzeschild und ebensolcher Siegelkapsel) vom 6. October 1872, womit der Mährisch-schlesischen Centralbahn das Recht zum Bau und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Troppau über Neutitschein bis an die Mährisch-ungarische Landesgrenze am Vlarapasse in der Richtung gegen Trencsin unter den für die übrigen Linien (s. Nr. 862) geltenden Bestimmungen, jedoch

mit Ausnahme der Steuerfreiheit, verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung. (Diese Concession kam nicht zur Durchführung.)

864) Modell ($\frac{1}{3}$ Naturgrösse) einer Distanzsignal-Laterne. Dieselbe ist an der zugehörigen Scheibe befestigt und derart construirt, dass sie bei der Stellung des Signales auf »Halt« das rothe Licht und bei erlaubter Einfahrt das grüne Licht dem Zuge entgegen zeigt. Solche Laternen fanden in den Siebziger-Jahren Verwendung bei der Mährisch-schlesischen Centralbahn.

865) Mappe mit zwei photographischen Abbildungen von Locomotiven der Mährisch-schlesischen Centralbahn, u. zw.:

a) Güterzugslocomotive Nr. 12 (jetzt Ser. 54 d. k. k. St. B.), gebaut im Jahre 1872 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf. Diese Maschine hat drei vor der Feuerkiste liegende gekuppelte Achsen, Aussenrahmen und Innensteuerung, System Allan. Dieselbe Type stand seit 1874 auch bei der Kronprinz Rudolf-Bahn und seit 1884 bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Verwendung;

b) zweiachsige Tenderlocomotive Nr. 30 (jetzt Ser. 84 d. k. k. St. B.), gebaut 1884 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf. Von den beiden gekuppelten Achsen befindet sich die Treibachse unter der Feuerbüchse; der Rahmen liegt innen und hat einen Wasserkasten eingebaut; die Allan'sche Steuerung liegt aussen. Die Hauptdimensionen sind auf den Bildern angegeben.

866) Erstes Fahrordnungsbuch der Mährisch-schlesischen Centralbahn; giltig gewesen vom 1. October 1872 an. Der Personenverkehr wurde damals nur durch gemischte Züge vermittelt, von welchen in der Strecke Troppau—Jägerndorf drei, in der Strecke Jägerndorf—Olmütz zwei in jeder Richtung täglich verkehrten.

867) Bildnis (in Rahmen): Ernst Bühler, Director der Mährisch-schlesischen Centralbahn, geboren am 6. Jänner 1822 zu Kalmbach in Württemberg, gestorben am 28. Jänner 1880 zu Prerau in Mähren. Neben den technischen Studien, die er in Ulm und Stuttgart absolvirte, oblag er auch der praktischen Bethätigung im Baugewerke und erlernte die Maurer-, Zimmermann- und

Steinmetz-Profession. Hierauf diente er in seiner Heimat beim Strassen- und Wasserbau, sowie bei Eisenbahn-Projectirungen. Im Jahre 1841 ging er nach Oesterreich, wo er als Volontär zunächst beim Eisenbahnbetriebe, u. zw. in der Nordbahnstation Prerau, sodann aber beim Bau der k. k. nördlichen Staatsbahn (Olmütz—Prag) in Verwendung stand. Am 3. Juni 1844 erhielt er bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn seine erste feste Anstellung, wurde am 1. Mai 1847 zum Ingenieur, am 1. Jänner 1860 zum Ober-Ingenieur und am 6. Juni 1867 zum Inspector befördert. In den beiden letzteren Chargen war er auch Stellvertreter des Vorstandes des Bahnerhaltungs- und Betriebs-Inspectorates, bis er am 26. September 1870 selbst zum Vorstande des Betriebs-Inspectorates in Wien ernannt wurde. Auf diesem Posten verblieb er bis 9. September 1871; dann folgte er der Berufung zum Director der Mährisch-schlesischen Centralbahn, welche damals der Vollendung entgegen ging und die Concession für die Fortsetzungslinie Troppau—Vlarapass anstrebte. Nachdem es jedoch der Gesellschaft nicht gelang, diese ihr am 6. October 1872 verliehene Concession zur Durchführung zu bringen und auch ihre sonstigen Verhältnisse sich immer mehr verdüsterten, legte B. schon im Jahre 1873 seine Stelle nieder und gehörte dann nur noch dem Verwaltungsrathe der Mährisch-schlesischen Centralbahn an, jedoch ebenfalls nicht lange, da die General-Versammlung vom 3. November 1875 eine vollständige Neuwahl des Verwaltungsrathes vornahm. Beiläufig ein Jahr vorher endete auch infolge des Scheiterns der Oedenburg—Pressburg—Trencsin—Silleiner Bahn, seine bei diesem Unternehmen innegehabte Function eines technischen Consulenten. Vom Jahre 1876 an, lebte er als behördlich autorisirter Civil-Ingenieur in Prerau. Er besass das goldene Verdienstkreuz mit der Krone, seit 3. December 1866 auch den Franz Josef-Orden und war Ehrenbürger der Stadt Prerau. — Das Bild wurde im Jahre 1868 von Dauthage in Wien gezeichnet.

* * *

868. Concessions-Urkunde (auf Pergament kalligraphisch und mit ornamentaler Handmalerei ausgefertigt, in einem braunen, mit Emailarbeiten, Bronzeschild und ebensolcher Einfassung gezierten Ledereinbande) vom 17. August 1869, womit dem

Carl Ganahl und dessen Consorten das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch nach Bregenz an die österr.-bayer. Grenze bei Laiblach und mit Zweigbahnen von Feldkirch an die Rheingrenze bei Buchs, dann von Lautrach an die österr.-schweiz. Grenze bei St. Margrethen zum Anschlusse an die bayer. und schweiz. Eisenbahnen auf die Dauer von 90 Jahren, gerechnet vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen concessionirten Bahn und unter staatlicher Garantie eines 5percentigen Reinerträgnisses in Silber von dem Nominal - Capitale von fl. 1,110.000 ö. W. per Meile nebst der erforderlichen Tilgungsquote verliehen wurde.

869) Nichtsaugender Injector, System Kraus, verwendet gewesen seit 1872 bei den Personen- und Lastzugslocomotiven der Vorarlberger Bahn (derz. Ser. 23 und 35 d. k. k. St. B.). Dieser schon im Jahre 1864 erfundenen Injector besass feste Düsen (im Gegensatze zum System Giffard) und wurde der Grundtypus für alle späterhin construirten nichtsaugenden Dampfstrahlpumpen.

870) Saugender Injector, Patent Haswell, gebaut 1876 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und angewendet bei den Personenzugs-Locomotiven der Vorarlberger Bahn (derz. Ser. 23 d. k. k. St. B.).

871) Musterheft (gebunden) der zu Ende 1879 auf der Vorarlberger Bahn in Verwendung gestandenen Cartonbillets.

* * *

872) Mappe mit photographischen Abbildungen von Stationen und Objecten der am 5. September 1870 concessionirten, am 31. December 1872 eröffneten und am 1. Mai 1876 durch den Staat angekauften, 111·6 km langen Dniester - Bahn. — Inhalt: 1. Bachbrücke bei Sambor; 2. Station Sambor; 3. Dniester-Brücke bei Sambor mit 13 Oeffnungen à 11·38 m l. W.; 4. Bystryca-Brücke bei Dobrowlany mit 8 Oeffnungen à 11·38 m l. W.; 5. Station Drohobycz; 6. Station Boryslaw. — Die Aufnahmen stammen aus dem Jahre 1873.

* * *

873) Auffallend stark zerfressene Stehkesselvorderwand, herstammend von der im Jahre 1872 bei G. Sigl in Wiener-Neustadt für die Ungarische Westbahn gebauten Locomotive Nr. 1906. Der Kessel war aus Judenburger-Schweisseisenblech angefertigt und stand bis zum Jahre 1889 im Betriebe.

874) Bild (in Rahmen): Ansicht und Grundriss der in den Jahren 1877 und 1878 als Ersatz für die alte hölzerne Murbrücke der Ungarischen Westbahn in Graz erbaute Eisenbrücke mit Widerlager und (2) Mittelpfeilern aus Stein. Dieselbe hat drei Oeffnungen, u. zw. eine kleinere mit einer lichten Weite von 21·65 m und zwei grössere à 37·3 m l. W.

* * *

875) Concessions-Urkunde (auf Pergament kalligraphisch ausgefertigt, mit ornamentalen Zeichnungen und gemalten Wappenbildern geschmückt und mit einem braunen gepressten durch Emails und Bronzebeschlägen gezierten Ledereinbande versehen) vom 6. December 1869, womit den Bauunternehmern Gebrüder Klein das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Hohenstadt im Anschlusse an den Olmütz-Trübauer Flügel der österr. Staatseisenbahnen über Mährisch-Schönberg nach Zöptau zu den dortigen Eisenwerken auf die Dauer von 90 Jahren, gerechnet vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen concessionirten Bahn und unter Gewährung einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit, verliehen wurde. Auf dem letzten Blatte ist die am 19. October 1874 für die Mährische Grenzbahn, mit welcher die Hohenstadt-Zöptauer Bahn im Jahre 1872 vereinigt wurde, errichtete vorläufige bücherliche Einlage nebst den bezüglichen Eintragungen angemerkt.

876) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit gemaltem Titelblatte und reicher kalligraphischer Ausstattung, lichtem Ledereinbande mit emaillirten Beschlägen, Bronezschild und ebensolcher Siegelkapsel) vom 11. September 1871, womit der Firma Gebrüder Klein, Eduard Oberleithner, Karl Oberleithner, Alois Scholz, Ignaz Seidl, Karl Siegl sen., Franz Leischner und der Firma Hielle & Dittrich das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Sternberg über Mährisch-Schönberg,

Hannsdorf und Grulich an einen Punkt der Eisenbahnlinie Wildenschwert – Mittelwalde nächst der preussischen Grenze, unter Gewährleistung eines jährlichen Reinerträgnisses bis zum Gesammt-Maximalbetrage von 336.000 fl., sowie einer 15jährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer von neunzig Jahren verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite befindet sich der Vermerk über die bücherliche Eintragung.

* * *

877) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit in Goldfarbe ausgeführten kalligraphischen Verzierungen, besonders des Titelblattes und der zwei nächsten Blattseiten, in braunem Ledereinbande mit Bronzeschild, ebensolchen emaillirten, durchbrochenen Ranken und metallener Siegelkapsel) vom 21. April 1870, womit dem Richard Fürsten Metternich-Winneburg, Anton Edlen von Stark, Jaromir Grafen Czernin, Johann Grafen Lazansky, Dr. Theodor Hassmann und Wilhelm Daniel das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Pilsen nach Priesen (Komotau) nebst Abzweigungen nach Brüx und Dux unter Gewährung einer 20jährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer von 90 Jahren verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung.

878) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit ornamentalem Titelblatte, gleichen Randleisten und reicher kalligraphischer Ausstattung, braunem Ledereinbande mit Bronzerahmen, Schild und Beschlägen und ebensolcher mit dem Doppeladler gezierten Siegelkapsel) vom 13. November 1872, womit der Pilsen-Priesener Eisenbahn das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn einerseits von Pilsen an die bayerische Grenze bei Eisenstein, andererseits von Mlatz über Karlsbad an die sächsische Grenze bei Johann-Georgenstadt unter Gewährung einer zehnjährigen Steuerfreiheit und auf die Zeit bis zum Erlöschen der Concession für die Linie Pilsen—Priesen (s. Nr. 877) verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung. (Die Linie Mlatz—Johann-Georgenstadt blieb jedoch unausgeführt; statt derselben wurden 25 Jahre später andere Linien mit ähnlicher Richtung concessionirt und gebaut.)

879) Mappe mit photographischen Abbildungen zweier von der Wiener Locomotivfabriks - Actien - Gesellschaft in Floridsdorf im Jahre 1876 für die Eisenbahn Pilsen—Priesen (Komotau) gebauten Maschinen. u. zw.:

a) Güterzugslocomotive Nr. 38 (jetzt Serie 39 der k. k. St. B.) mit drei gekuppelten vor der Feuerbüchse liegenden Achsen, Innenrahmen und einer Steuerung, System Stephenson, situirt innerhalb des Rahmens;

b) Güterzugslocomotive Nr. 56 (jetzt Serie 71 der k. k. St. B.), mit 4 gekuppelten, vor der Feuerkiste gelagerten Achsen, deren vierte verschiebbar ist — und mit einer Steuerung, System Allan, welche ebenso, wie der Rahmen, innenliegend ist. Die Hauptdimensionen sind auf den Abbildungen angegeben.

880) Modell einer Feuerkiste (Massstab 1 : 5) mit Rost aus gusseisernen Stäben, System Reichert; verwendet für Braunkohlenfeuerung seit 1879, u. zw. zuerst auf der Eisenbahn Pilsen—Priesen (Komotau) und nachher auch auf anderen böhmischen Eisenbahnen. Zweck dieser Stabanordnungen war die Erzielung einer vortheilhafteren Vertheilung der durchströmenden Luft.

881) Gusseiserner Stab aus einem Roste der vorerwähnten Construction (System Reichert) aus dem Jahre 1879.

882) Bildnis (in Rahmen): Karl Klaudy, k. k. Regierungsrath, Director der k. k. priv. Eisenbahn Pilsen—Priesen (Komotau), geboren am 23. October 1831 zu Polkowitz in Mähren. Wie sein Bruder Claudius (s. Nr. 754) und in Gemeinschaft mit demselben vollendete K. im Jahre 1850 am Wiener Polytechnicum die Studien und fand sogleich als technischer Hilfsbeamter Aufnahme bei der Ungar. Centralbahn, die ihn mit den Functionen eines Platz-Assistenten in der Station Czegled betraute. Nach der Uebernahme dieser Bahn durch den Staat wurde er anfangs 1852 zum k. k. Ingenieur-Assistenten ernannt und nach Neuhäusel versetzt. Anlässlich des Verkaufes der südöstlichen Staatsbahn an die k. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft, trat er mit 1. October 1855 in die Dienste der letzteren und erhielt den Posten eines Strecken-Chefs in Neuhäusel, welchen er am 1. August 1857 mit dem eines Vorstandes der genannten Station vertauschte. Am 1. October 1861 zum commerciellen Agenten ernannt und zur Generaldirection

in Wien einberufen, wurde er nun zu verschiedenen Studien und, vom Jahre 1863 an, zu besonderen Missionen in Verkehrsangelegenheiten verwendet, sodann am 4. Juli 1866 zum Verkehrs-Chef in Temesvár und zwei Jahre später zum Inspector und Verkehrs-Chef für die Strecke Wien—Neu-Szöny ernannt. Am 8. Jänner 1872 trat er als Central-Inspector zur Kaiser Franz Josef-Bahn über und leitete ihren gesammten Verkehrsdienst, anfänglich auch das Zugförderungswesen, bis er am 1. Juli 1878, einem Rufe der Pilsen-Priesener Bahn folgend, die Stelle des Directors derselben übernahm. In dieser Eigenschaft wirkte er zunächst für die Festigung und Besserung der damaligen prekären Verhältnisse dieser Unternehmung und insbesondere für die Hebung des Braunkohlen-Verkehres, welchem er die Wege (über das Pilsener Steinkohlenbecken hinweg) nach dem Süden hin zu erschliessen verstand. Ueber seine Initiative ist auch in Deggendorf (Bayern) ein Donau-Umschlagsplatz errichtet und mittels einer im Eigenthume der Pilsen-Priesener Bahn gestandenen Schleppbahn an die königl. bayerischen Staatsbahnen angeschlossen sowie die »Süddeutsche Donau-Dampfschifffahrt gegründet worden, welche am 20. März 1883 ihre Thätigkeit eröffnete und seither die böhmische Braunkohle zu billigen Frachtsätzen bis Wien, Budapest etc. führte. Die Leitung des genannten Schiffahrt-Unternehmens war gleichfalls in K's. Hände gelegt, auch noch geraume Zeit nachdem er, anlässlich des Ankaufes der Eisenbahn Pilsen—Priesen (Komotau) durch den Staat, am 1. Juli 1884 in den Ruhestand getreten war. Jetzt administrirt er die Localbahn Stauding—Stramberg, ist Vice-Präsident der Böhmischen Unionbank und von der Regierung entsendetes Mitglied des Verwaltungsrathes der Localbahn Mauthausen—Grein. An staatlichen Auszeichnungen sind ihm zutheil geworden: am 11. Mai 1870 der Franz Josef-Orden, am 9. November 1876 der Titel eines kaiserl. Rathes und am 28. Juni 1884 der Titel eines Regierungsrathes. Er besitzt auch das Ehrenbürgerrecht der Stadt Neuhäusel. — Das Bild ist die Reproduction einer Aufnahme aus den Achtziger-Jahren.

883) Holzcassette, enthaltend das im Jahre 1876 handschriftlich ausgefertigte und in grünes Leder (mit Bronze-Beschlägen) gebundene Pensionsstatut für die Beamten und Diener der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) ddo. August 1872, nebst der

eben im Jahre 1876 daran vorgenommenen Aenderung (§. 7). Auf diesem Schriftstücke hatten sämmtliche Theilnehmer des Pensions-Institutes zu bestätigen, dass sie das Statut gelesen haben und sich den Bestimmungen desselben unterwerfen. Es trägt daher unterhalb einer diesfälligen Vorschreibung die Namensfertigung aller Theilhaber, u. zw.: obenan jene der Oberbeamten, dann — alphabetisch geordnet — jene der übrigen Angestellten.

* * *

884) Concessions-Urkunde (mit kalligraphisch ausgeführtem Titelblatte, braunem Lederdeckel und Aufschrift in Golddruck) vom 25. Juni 1870, womit dem Friedrich Grafen Thun-Hohenstein, Rudolf Grafen Chotek, Moriz Fürsten Lobkowitz, Ferdinand Fürsten Kinsky, Heinrich Jaroslaw Grafen Clam-Martinitz, Anton Emanuel Komers, Julius Přiborsky, Josef Neswadba, Heinrich Mikolecký und Johann Pack das Recht zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Prag (Smichow) nach Dux im Anschlusse an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, nebst Abzweigung nach Brüx, unter Gewährung einer zwanzigjährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer von 90 Jahren verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung.

885) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit gemaltem Titelblatte und sonstiger kalligraphischer Ausstattung, rothem Ledereinbande mit Bronzeschild, ebensolchen Beschlägen, Emailverzierung und anhängender metallener Siegelkapsel) vom 4. September 1872, womit der Prag-Duxer Eisenbahn das Recht zum Baue und Betriebe der Linie Brüx—Klostergrab—sächsische Grenze bei Mulde unter Gewährung einer 10jährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer bis zum Erlöschen der Hauptbahn-Concession (s. Nr. 884) verliehen wurde. Hiebei wurde die Gesellschaft verpflichtet, über Verlangen der Staatsverwaltung eine Verbindungsbahn von Neustadt an die sächsische Grenze zum Anschlusse an die Müglitzthalbahn herzustellen. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung.

886) Concessions-Urkunde (kalligraphisch ausgestattet) vom 20. September 1881, womit der priv. Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn auszuführenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station

Zlonitz der Prag-Duxer Eisenbahn nach Hospozin unter Gewährung einer dreissigjährigen Steuerfreiheit und mit dem Beifügen verliehen wurde, dass die zur Ausführung der Bahn erforderlichen Geldmittel den verfügbaren Barbeständen des Unternehmens zu entnehmen sind, sonach eine Ausgabe von Actien oder Prioritäts-Obligationen zu diesem Zwecke nicht stattfindet, und dass diese Concession gleichzeitig mit jener der Hauptbahn erlischt. Auf der letzten Blattseite Vermerk in Betreff der bücherlichen Eintragung.

887) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit gemaltem Titelblatte und kalligraphischer Ausstattung, in braunem Ledereinbande mit Bronzeschild und Beschlägen und ebensolcher Siegelkapsel) vom 23. December 1882, womit der Prag-Duxer Eisenbahn (an Stelle der für diesen Theil annullirten alten Concession (s. Nr. 885) die Concession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Secundärbahn von Klostergrab nach Mulde, unter Gewährung einer dreissigjährigen Steuerfreiheit und auf die Zeit bis zum Erlöschen der Concession für die Prag-Duxer Bahn (s. oben) verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung. Daran reiht sich eine schöne Tuschzeichnung der Stadt Klostergrab und an dieses Bild die Aufzählung der Concessions-Bedingnisse.

888) Mappe mit photographischen Aufnahmen von Objecten der Prag-Duxer Eisenbahn (1873), u. zw.: 1. Viaduct bei Nautonic während des Baues; 2. Uebersetzung der Buschtěhrader Eisenbahn bei Zakolan 3. Viaduct bei Podlešin während des Baues; 4. Viaduct bei Podlešin, vollendet; 5. Brücke bei Králowic; 6. Brücke über den Egerfluss bei Laun; 7. Einschnitt bei Krinsdorf; 8. Viaduct in Krinsdorf.

889) Mappe mit photographischen Abbildungen von Locomotiven der Prag-Duxer Bahn, u. zw.:

a) Güterzugslocomotive »Obernitz« (jetzt Serie 50 der k. k. St. B.) mit drei gekuppelten, vor der Feuerkiste gelagerten Achsen; gebaut im Jahre 1872 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf;

b) Güterzugslocomotive »Neustadt« (jetzt Serie 77 der k. k. St. B.) mit vier vor der Feuerkiste liegenden, gekuppelten Achsen und Innenrahmen; gebaut im Jahre 1884 von der vorgenannten Locomotivfabrik;

c) Zweiachsiger Tender Nr. 33 (jetzt Serie 5 der k. k. St. B.); gebaut 1886 von F. Ringhoffer in Smichow.

Die Hauptdimensionen sind auf den Abbildungen angegeben.

890 Bildnis (Aquarellgemälde in Rahmen): Graf Friedrich Thun-Hohenstein, k. und k. Geheimer Rath und Kämmerer, Mitglied des Herrenhauses des österr. Reichsrathes, Präsident des Verwaltungsrathes der k. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn etc., geboren auf Schloss Tetschen am 7. Mai 1810, gestorben ebendaselbst, am 24. September 1881. Vorerst im häuslichen Unterrichte gestanden, studirte er 1827—1831 gemeinsam mit seinen Brüdern Franz und Leo (welcher Letzterer späterhin als Minister das österr. Unterrichtswesen reformirte) an der Prager Universität Rechts- und Staatswissenschaften, und lebte dann zwei Jahre in Dresden. Von dort ging er nach Rom, bereiste auch Frankreich, England und Deutschland und widmete sich hierauf dem diplomatischen Dienste, den er als Attaché bei der österreichischen Gesandtschaft im Haag begann. Im Jahre 1838 kam er, nach zeitweiliger Verwendung in London, zur Gesandtschaft in Turin, wo er als Legationssecretär fungirte, bis er 1844 in die Staatskanzlei nach Wien berufen wurde. Anfangs 1848 zum Gesandten in Stockholm ernannt, gleich darauf aber auch mit einer besonderen Mission an den russischen Hof betraut, konnte er erst nach Beendigung dieser nach Stockholm gehen, wo er übrigens nur kurze Zeit verblieb, da er schon 1849 die Berufung als Gesandter nach München erhielt. Auch hier weilte er nicht lange; denn am 7. Mai 1850 erfolgte seine Ernennung zum bevollmächtigten Minister des Kaisers von Oesterreich und Präsidialgesandten am Bundestag in Frankfurt a. M. Im Jahre 1852 kam er als Gesandter nach Berlin. In dieser Eigenschaft nahm er im Herbste 1853 an der Monarchenbegegnung in Olmütz und ein Jahr später (8.—10. Juni 1854) auch an jener in Tetschen theil. Krankheitshalber einige Zeit beurlaubt, bezw. auch in Disponibilität, wurde er dann Civiladlatus des Feldmarschalls Radetzky und hatte vom März 1855 bis Mai 1857 seinen Sitz in Verona. Hierauf befand er sich wieder in Disponibilität, nachdem der Erzherzog Ferdinand Max als Vicekönig die Verwaltung des lombardo-venetianischen Königreiches übernommen hatte. Im Jahre 1859 wurde Graf Thun wieder als bevollmächtigter Minister an den Petersburger Hof entsendet

und er verblieb daselbst, bis er 1863 den Staatsdienst gänzlich verliess. Seitdem widmete er sich vorwiegend der Vertretung kirchlicher Interessen und den wirthschaftlichen Angelegenheiten seines Heimatslandes. Als Führer des sogenannten Grafen-consortiums (dem auch Heinrich Graf Clam-Martinitz und Rudolf Graf Chotek angehörten) wirkte er eifrigst für die Zustandebringung der Prag-Duxer Bahn, erhielt auch am 25. Juni 1870 die Concession für diese Schienenstrasse und blieb bis zu seinem Ableben Präsident ihres Verwaltungsrathes. Im Jahre 1879 wurde er als erbliches Mitglied ins Herrenhaus berufen. In den böhmischen Landtag wurde er 1867 vom Grossgrundbesitze gewählt. An österreichischen Auszeichnungen besass er seit April 1850 die Würde eines Geheimen Rathes und seit 1852 das Grosskreuz des Leopold-Ordens. — Das Bild dürfte gegen Ende der Sechziger-Jahre gemalt worden sein. Eine an der Rückwand des Rahmens angebrachte metallene Tafel trägt folgende Inschrift: »Bildnis Sr. Excellenz Friedrich Graf Thun-Hohenstein als erster Präsident des Consortiums für den Bau der Prag-Duxer Eisenbahn. Mitglieder: Domänen-Rath A. E. Ritter von Komers, Vicepräsident des Consortiums, Johann Pack, Rentier, Geschäftsleiter des Consortiums. Se. Durchlaucht Moritz Fürst von Lobkowitz, Herzog zu Raudnitz. Se. Durchlaucht Ferdinand Fürst Kinsky, Se. Excellenz Heinrich Graf Clam-Martinitz, k. k. Kämmerer. Rudolf Graf Chotek, k. k. Kämmerer, Julius Přiborsky, Domänen-Inspector, Josef Neswadba, Realitätenbesitzer, Heinrich Mikoletzky, Ingenieur. Zur Erinnerung an die erste Sitzung bei der Bau-Concessionsertheilung am 13. Juni 1870.«

891) Bildnis (in Rahmen): Franz Mráz, Generaldirector der k. k. priv. Prag-Duxer Bahn, geboren am 24. Jänner 1816 zu Bezno in Böhmen, gestorben am 7. April 1881 zu Prag. Er absolvirte die Realschule in Prag, dann die Technik theils in Prag, theils in Wien, und fand anfangs 1837 bei der k. k. böhmischen Landes-Baudirection seine erste Anstellung, wendete sich jedoch schon nach acht Monaten dem Eisenbahnwesen zu und diente sieben Jahre lang beim Baue verschiedener Linien, insbesondere der Wien-Raaber, bezw. Gloggnitzer Bahn, Pressburg-Tyrnauer und Wiener-Neustadt-Oedenburger Bahn — von September 1844 an aber als Ober-Ingenieur-Stellvertreter bei der Betriebs-Unter-

nehmung der k. k. südlichen Staatsbahn, d. h. (wieder) bei der Wien-Gloggnitzer Bahn, welche den Betrieb jener Staatsbahn pachtweise übernommen hatte. Anlässlich der Besetzung der zufolge a. h. Entschliessung vom 13. Jänner 1850 errichteten k. k. Generaldirection der Communicationen wurde M. zum Ober-Ingenieur dieser Behörde ernannt (29. Jänner 1850), welche ihn zum Betriebe der mit 1. Mai 1850 in die eigene Verwaltung des Staates übernommenen nördlichen Staatsbahn, bezw. der damals errichteten k. k. Betriebs-Direction in Prag zutheilte. Dort rückte er am 13. October 1852 zum provisorischen und am 19. December 1853 zum definitiven Inspector vor. Nach dem Verkaufe jener Staatsbahn änderte er am 31. Mai 1855 sein Dienstverhältnis. Er tracirte verschiedene Privatbahnen in Ungarn und in der Bukowina, war dann Inspector der Theissbahn und trat 1866 zur Böhmischen Westbahn über, wo er als General-Inspector und Betriebs-Director die technischen Agenden dieser neuen Bahn leitete und für die Verdienste, welche er sich während der Ereignisse des Jahres 1866 erworben, das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens (4. Jänner 1867) erhielt. Zu Beginn des Jahres 1871 wechselte er nochmals seine Stellung, indem er den Posten eines Generaldirectors der damals eben gegründeten, bezw. constituirten k. k. priv. Prag-Duxer Bahn annahm, deren mannigfache Phasen er ein Decennium hindurch mitmachte. — Das Bild ist die Reproduction einer Aufnahme aus den Siebziger-Jahren.

* * *

892) Bild (in Rahmen): Plan der im Jahre 1874 von der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn errichteten Arbeiter-Colonie beim Bahnhofe Zagórz. Dieselbe besteht aus zwölf ebenerdigen Wohnhäusern, von denen die eine Hälfte aus Blockwänden hergestellt, die andere gemauert ist. Jedes der letzteren Häuser enthält vier Wohnungen, wovon je zwei aus Zimmer, Cabinet und Küche und die anderen zwei aus Zimmer und Küche bestehen. Die hölzernen Häuser enthalten vier Wohnungen von je einem Zimmer und einer Küche. Zu jeder einzelnen Wohnung gehört auch ein Wirthschaftsraum im Nebengebäude und ein kleiner Gemüsegarten. Der monatliche Miethzins beträgt für die grösseren Wohnungen je fl. 5.49 und für die kleineren je fl. 4.27. —

Das Bild wurde über Veranlassung der k. k. Staatsbahndirection Lemberg für die Kaiser-Jubiläums-Ausstellung Wien 1898 angefertigt.

893) Grosses Album mit zwölf Detailplänen (Handzeichnungen in Tusch und Farben) der ursprünglichen Ausführung, sowie der späteren Reconstruction des in der Trace der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn gelegenen Karpathen-Tunnels durch die Wasserscheide an der galizisch-ungarischen Grenze bei Łupków; angefertigt von der genannten Gesellschaft zum Zwecke der gemeinsamen Exposition der ungarischen Eisenbahnen in der Weltausstellung Paris 1878.

Inhalt:

Blatt I: Schichtenplan der Trace von Łupków bis Vidrany und der bezüglichen Varianten; Massstab 1 : 2880;

Blatt II: Längenprofil derselben Strecke und der bezüglichen Varianten; Massstab für die Längen 1 : 2880 und für die Höhen 1 : 400;

Blatt III: Situation der ausgeführten Tunnelanlage, Massstab 1 : 1000;

Blatt IV: Längenprofil der ausgeführten Tunnelstrecke und Veranschaulichung der während des Baues eingetretenen Terrain-Setzungen, Massstab 1 : 1000;

Blatt V: Baufortschritts-Längenprofile der ersten Anlage in der Zeit vom 5. April 1871 bis 22. Mai 1873;

Blatt VI: Baufortschritts-Längenprofil der Reconstructions-Arbeiten in der Zeit vom 23. Mai 1873 bis 1. November 1876;

Blatt VII: Querprofile der ersten Tunnelanlage mit Angabe der Mauerungs-Stärken;

Blatt VIII: Querprofile der Reconstruction der Tunnelröhre mit Angabe der Mauerungs-Stärken;

Blatt IX: Querprofile mit Veranschaulichung der Constructions-Arten;

Blatt X: Querprofile mit Veranschaulichung der durch die Terrain-Setzungen verursachten Deformationen der Tunnelröhre;

Blatt XI: Veranschaulichung der Reconstructionsart der verdrückten Ringe, des Untersuchungs-Gerüstes der beiden Tunnel-Portale und der Ueberdachung des Tunnel-Voreinschnittes auf der galizischen Seite;

Blatt XII: Längen- und Querschnitte der Reconstructions-Arbeiten in den einzelnen Bauperioden.

Ein Beiblatt enthält die vergrösserte Darstellung (Massstab 1 : 125) des in Blatt VI veranschaulichten Baufortganges. Bei der ersten Anlage kam bloss der an der Baustelle vorgefundene Karpathen-Sandstein (in den Zeichnungen, je nach der Bauperiode mit gelber oder rother Farbe veranschaulicht) zur Anwendung, u. zw.: als Bruchstein- und Hackelstein-Mauerwerk. Zur Reconstructions-Mauerung hingegen wurden durchwegs Quadern theils aus den Sandstein-Brüchen bei Zagórz, theils aus Granit-Brüchen in Oberösterreich und Böhmen verwendet. Die Ringe aus letzterem Materiale sind in den Zeichnungen blau markirt. Der Tunnel wurde im October 1870 in Angriff genommen und am 30. Mai 1874 für den Betrieb eröffnet; die Reconstructions Arbeiten dauerten bis 1. November 1876. Die Gesammtkosten des 416 m langen in einer Steigung von 25‰ liegenden Tunnels haben fl. 2,585.500 betragen.

894) Gedruckte Bescheinigung (in Rahmen), womit die Ergebnisse der in den Tagen vom 19. Juli bis 7. September 1880 auf der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn vorgenommenen Erprobung der Radreifen Befestigung mittels Sprengring, System Glück & Curant (s. Nr. 625) ausführlich beschrieben und die Sicherheit, welche dieses System bietet, anerkannt, bezw. bestätigt wird. Dabei ist besonders hervorgehoben, dass der Radreifen im letzten Stadium der Proben vorerst an einer, dann noch an zwei anderen Stellen durchschnitten und häufig unter starkem Bremsendruck gebracht wurde, trotz dieser aussergewöhnlichen Inanspruchnahme aber weder in der Lage noch in der Befestigung eine Aenderung erfahren hat, was den Beweis lieferte, dass selbst mit einem mehrfach gesprungenen Radreifen, falls er nach dem Verfahren von Glück & Curant befestigt ist, die nächste Station ohne Anstand erreicht werden kann.

895) Rolle, enthaltend das von der Commission der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888 ausgefertigte Diplom, welches

bescheinigt, dass die Erste ungar.-galiz. Eisenbahn, gemäss Entscheidung der Jury, zur Betheiligung in der Ausstellung zugelassen wurde. Das Diplom ist datirt: Wien, am 14. Mai 1888 und versehen mit den Unterschriften des Präsidenten Dr. Banhans, sowie des Schriftführers Dr. Auspitzer.

* * *

896) Folioband (violett mit Golddruck), enthaltend das Detail-Längenprofil der 73·45 km langen, am 16. October 1873 eröffneten Linie Lemberg – Stryj der Erzherzog Albrecht-Bahn; angefertigt im Jahre 1873. Massstab: für die Höhen 1 : 288, für die Längen 1 : 2880.

897) Folioband (violett) enthaltend das Detail-Längenprofil der 62·72 km langen Theilstrecke Stryj—Stanislau (107·5 km) der Erzherzog Albrecht-Bahn; angefertigt im Jahre 1873.

898) Mappe mit photographischen Abbildungen von Brücken und Hochbauten der Erzherzog Albrecht-Bahn, aufgenommen in den Jahren 1872—1873, u. zw.: *a)* Szczercecbach-Brücke bei Prof. 254 (ausserhalb der Station Szczercec), Holz-Balken, 2 Oeffnungen à 12 m; *b)* Ueberfahrt bei Prof. 353, Holzconstruction, 6 m breit; *c)* zweite Inundationsbrücke bei Prof. 458, Holz-Balken, 3 Oeffnungen à 10 m; *d)* Aufnahmsgebäude in Stryj (während des Baues); *e)* Stationsgebäude in Mikolajów-Drohowyze (während des Baues).

899) Bild (in Rahmen): Reconstruction der Jamnica-Brücke bei Stanislau (Erzherzog Albrecht-Bahn), deren rechtes Widerlager sich im Laufe der Jahre 1875—1880 gesenkt hat. Die nähere Beschreibung ist auf dem Bilde selbst enthalten. — Photographische Aufnahme aus dem Jahre 1880.

* * *

900) Mappe mit zwei photographischen Abbildungen des Tunnels der Wiener Verbindungsbahn unter dem Südbahn-Viaduct nächst der Favoritenlinie in Wien, aufgenommen während des Baues im Frühjahre 1873. Dieser von dem Ober-Inspector der Südbahn, Carl Fogy, geleitete Bau war ein Theil der völligen Umgestaltung, welche die Wiener Verbindungsbahn damals erfahren hat. Dieselbe wurde nämlich in der Strecke Arsenal—Matzleinsdorf tiefer gelegt, mittels Tunnels unter den Anlagen der Staats-

eisenbahn-Gesellschaft zu einem vor dem Südbahnhofe errichteten Stationsplatze und von dort, mittels eines zweiten Tunnels unterhalb der Südbahn auf die Stadtseite der letzteren, sodann aber auf einer Rampe in den Frachtenbahnhof Matzleinsdorf geführt. Die bezüglichen Kosten (ca. fl. 1,867.000) wurden zu gleichen Theilen von den in Wien einmündenden sechs grossen Bahnen getragen, die im Jahre 1870 die Wiener Verbindungsbahn um fl. 2,000.000 vom Staate erworben hatten. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

901) Mappe mit vier photographischen Abbildungen der im Jahre 1884 vollführten Auswechslung der Wiener Verbindungsbahn-Kettenbrücke über den Donaucanal, welche 1859—1860 als die erste ihrer Art vom k. k. Ober-Inspector Friedr. Schnirch erbaut (vergl. Nr. 494), und nun durch die nach den Plänen des General-Inspectors Heinrich Schmidt und des Ober-Ingenieurs Bottig der Staatseisenbahn-Gesellschaft construirte Bogenbrücke ersetzt wurde. Während der achtwöchentlichen Bauperiode von anfangs October bis 6. December war der Verkehr zwischen Nordbahnhof und Hauptzollamt sistirt. Inhalt: Blatt 1: Abtragung der Kettenbrücke; Blatt 2: Montirung der neuen Eisenconstruction unterhalb der alten Kettenbrücke; Blatt 3 und 4: Die vollendete neue Brücke. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

* * *

902) Bildnis (in Rahmen). Sisinio Freiherr von Pretis-Cagnodo, k. und k. Geheimer Rath, Leiter des Handelsministeriums, nachher Finanzminister etc., geboren am 14. Februar 1828 zu Hamburg als Sohn des dortigen kaiserl. österr. General-Consuls, gestorben in Wien am 15. December 1890. Nach Beendigung der grossentheils schon im Elternhause genossenen ersten Ausbildung studirte er an den Universitäten zu Innsbruck, Prag, Göttingen und Heidelberg die Rechte, erwarb im Jahre 1850 an der letztgenannten Hochschule den Doctorgrad, pflog dann in Paris vergleichende Rechtsstudien, bis er 1852 als Praktikant der Finanz-Procuratur zu Triest in den Staatsdienst eintrat. Am 1. Mai 1853 wurde er zum Concepts-Adjuncten bei der Triester Statthalterei, am 1. Juni 1855 zum Concipisten und am 31. October 1857 zum Secretär der Seebehörde ernannt. Kurz nach der Errichtung des Marine-Ministeriums in dasselbe einberufen,

und zum Ministerialsecretär befördert (20. November 1862), führte er nun die Präsidial-Geschäfte der neuen Centralstelle bis zu deren am 27. Juli 1865 erfolgten Auflösung, bei welchem Anlasse er mit dem handelspolitischen Referate im Handelsministerium betraut und zugleich mit dem Titel und Charakter eines Sectionsrathes ausgezeichnet wurde. Wenige Monate nachher — am 22. Februar 1866 — rückte er bereits zum Ministerialrathe vor. Seine vorzügliche Bethätigung bei der damaligen Zoll-Enquête und dem Abschlusse der Handelsverträge mit Frankreich (1866), Italien (1867), Preussen und dem Zollvereine (1868) brachte ihm mannigfache Anerkennungen, so namentlich am 26. Jänner 1867 die Ernennung zum Sections-Chef, und am 10. Juli 1868 die Verleihung des Ordens der eisernen Krone II. Classe und die Erhebung in den Freiherrnstand (14. Februar 1870). Eine Würdigung seiner Leistungen war es auch, dass ihm bei der Bildung des Cabinets Potocki das Handels-Portefeuille zugedacht und, nachdem er dasselbe abgelehnt hatte, die Leitung des Handelsministeriums übertragen worden ist. Diese Function versah er vom 12. April 1870 bis 6. Februar 1871. Gleich bei Beginn derselben liess er ein, die Ergänzung des österr. Eisenbahnnetzes befürwortendes Promemoria veröffentlichen (7. Juli 1870), welches in erster Reihe dafür eintrat, dass nunmehr auch der Bau gewisser schwieriger Linien — darunter: die Predilbahn, Arlbergbahn, Salzburg-Tiroler Bahn etc. — in Angriff zu nehmen sei. Durch die Vertagung des Parlaments behindert, die bezüglichen Gesetzesvorlagen einzubringen, vermochte er nur die Pilsen-Priesener Bahn, das Ergänzungsnetz der Oesterr. Nordwestbahn, die Prag-Duxer Bahn, die Bielathalbahn, die Lundenburg-Grussbacher Bahn, die Dniester Bahn, jedoch sämmtlich ohne Gewährung einer staatlichen Beihilfe, sicherzustellen. Unter seiner Amtsführung erfolgte die am 6. December 1870 a. h. genehmigte und mit 1. Jänner 1871 in Wirksamkeit getretene Neugestaltung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Nach dem Rücktritte des Cabinets Potocki wurde Frh. v. Pretis mit a. h. Entschliessung vom 20. Februar 1871 zum Statthalter in Triest und dem Küstenlande ernannt. Auch hier verfocht er lebhaft das Predil- und Arlbergproject und dieser Meinung blieb er treu, als er nach dem Ableben des Finanzministers Holzgethan am 15. Jänner 1872 zu dessen Nachfolger

ernannt wurde. Er widerlegte im Eisenbahnausschusse die daselbst aufgetauchten finanziellen Bedenken gegen die Arlberg-Vorlage vom 22. März 1872, betonte aber zugleich den Zusammenhang der Arlbergbahn mit der Predilbahn und anlässlich der zweiten Arlberg-Vorlage, bezw. des grossen Eisenbahnprogrammes vom 29. October 1875, erklärte er ausdrücklich, dass die Inangriffnahme der Arlbergbahn von der gleichzeitigen Genehmigung der Predilbahn abhänge — was allerdings zu Ungunsten beider Projecte ausschlug. Von seinen gegen die Folgeübel der im Jahre 1873 ausgebrochenen wirthschaftlichen Krisis getroffenen Massnahmen (Suspendirung der Bankacte, Errichtung von Staatsvorschusscassen etc.) kamen die Nothstandsbauten dem Eisenwesen zustatten, da sie die damals eingerissene Stagnation in der Weiterentwicklung des Schienennetzes unterbrochen haben. Als das Cabinet Auersperg (Alfred) in Zwiespalt gerathen war, erhielt P. die Mission zur Umbildung des Ministeriums, welche jedoch an der Haltung der Linken des Abgeordnetenhauses scheiterte. Er trat nun, nachdem er noch dem Uebergangs-Ministerium Stremayr angehört hatte, am 12. August 1879 zurück, wobei er mit dem Grosskreuze des Leopold-Ordens ausgezeichnet wurde, nachdem ihm schon im Jahre 1873 (17. April resp. 13. Juni) der Orden der eisernen Krone I. Classe und die Würde eines Geheimen Rathes verliehen worden war. Gleich am 13. August 1879 erfolgte seine abermalige Ernennung zum Statthalter in Triest, welchen Posten er unter schwierigen Verhältnissen ein Decennium hindurch innehatte. Er schied von demselben und zugleich aus dem activen Staatsdienste am 3. Juli 1889. Auch hierbei fanden seine stets »mit treuer Hingebung geleisteten ausgezeichneten Dienste« die volle kaiserliche Anerkennung, als deren Ausfluss sich die Berufung P's. in das Herrenhaus des österr. Reichsrathes documentirte. Nach der Rückverlegung seines Wohnsitzes in die Reichshauptstadt wurde er in den Verwaltungsrath, bezw. zum Präsidenten der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gewählt. Frh. v. Pretis war Ehrenbürger mehrerer Städte. — Das Bild ist eine Originalzeichnung von J. Eigner aus dem Jahre 1872 oder 1873.

903) Bildnis (in Rahmen): Dr. Anton Freiherr von Banhans, k. und k. Geheimer Rath, Ackerbau- und nachher Handelsminister, geboren am 8. November 1825 zu Michelup bei Saaz. In letzterer Stadt

besuchte er das Untergymnasium, hierauf das Obergymnasium und die Universität in Prag, woselbst er 1850 zum Doctor sämmtlicher Rechte promovirte. Schon zwei Jahre vorher hatte er — inmitten der damaligen Wirren — beim böhm. Fiscalamte Aufnahme in den staatlichen Justizdienst gefunden, in welchem er 1853 zur Grundentlastungs-Commission in Carlsbad kam, dann zum Finanzprocuraturs-Adjuncten und 1856 zum Vice-Hoflehensrichter vorrückte. Im Jahre 1859 schied er jedoch aus dem öffentlichen Dienste und wurde Central-Güterdirector des Grafen Ernst Waldstein-Wartemberg. Dieser stand an der Spitze jener Gemeinschaften, welche sich um die Zustandebringung der Turnau-Kraluper und etwas später auch der Böhm. Nordbahn bemühten. Dr. Banhans wirkte nun hiebei ebenfalls mit, trat auch, nachdem die Concessionen für die genannten Bahnen erlangt worden waren (28. August 1863, resp. 6. October 1865), mit dem Grafen Waldstein in den Verwaltungsrath der beiden Unternehmungen ein und gewann schon damals Gelegenheit, dem Eisenbahnwesen näher zu treten. Im Jahre 1867 von dem Städtewahlbezirk Saaz-Brüx etc. in den Landtag und von diesem in den Reichsrath gewählt, nahm er fortan auch an dem politischen Leben theil. Noch im selben Jahre wurde er unter Giskra als Sections-Chef in das Ministerium des Innern berufen, und am 1. Februar 1870 erfolgte seine Ernennung zum Ackerbauminister, welchen Posten er aber nur wenige Wochen, nämlich bis zum Rücktritte des Bürgerministeriums (12. April 1870) bekleidete. Den Eintritt in das Cabinet Potocki lehnte er ab; hingegen nahm er bei der Bildung des zweiten Ministeriums Auersperg (Adolf) am 25. November 1871 das Handels-Portefeuille an und entwickelte von Stunde an eine rastlose Thätigkeit zur Bewältigung der Aufgaben seines Ressorts, die sich unausgesetzt häuften und zumeist grosse und wichtige waren; denn in jener Zeit stieg die sogenannte Gründungsära zu ihrem Höhepunkte hinan, und nachher kam die wirthschaftliche Krisis vom Jahre 1873 zum Ausbruche. Ueberdies führte das Handelsamt die Oberleitung der Wiener Weltausstellung 1873. — Für die Erweiterung des österreichischen Schienennetzes sorgte Dr. B. vorerst durch die Concessionirung mannigfacher Linien, als: Pilsen—Eisenstein, Mlatz—Johanngeorgenstadt, Leobersdorf—St. Pölten, Wien—Pottendorf, Nussdorf—Kahlenberg (die erste Zahnradbahn Oesterreichs), Brüx—

Mulde, Troppau — Vlarapass, Liebenau — Kuschwarda (Böhm. Südwestbahn), Bozen—Meran, von denen allerdings die vier letztgenannten gleichwie die Strecke Mlatz – Johanngeorgenstadt infolge der Krisis theils gar nicht, theils in späterer Zeit zu Stande kamen — und sodann durch die als Nothstandsbauten auf Kosten des Staates in Ausführung gebrachten Linien: Tarnów—Leluchow, Rakonitz—Protivin, Divača—Pola sammt Zweigbahnen und Spalato—Siverić sammt Abzweigung. — In administrativer Beziehung wirkte er für das österr. Eisenbahnwesen durch die Unificirung der Signalisirung, die Einführung eines neuen Betriebsreglements (1. Juli 1872), die Anordnungen hinsichtlich der Anwendung des Metermasses und Gewichtes beim Eisenbahnbaue und Betriebe und durch die ebensowohl zur Sicherung des Pfandrechtes für die Besitzer von Eisenbahn-Prioritätsobligationen, als auch zum Schutze bedrohter Eisenbahn-Unternehmungen geschaffenen Gesetze über die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von Theilschuldverschreibungen (Curatoren-Gesetze) und über die Anlegung von Eisenbahnbüchern (24. April, resp. 19. Mai 1874). Er griff auch mit fester Hand und unter Anwendung strengster Massnahmen in die Gebahrung einzelner Eisenbahnverwaltungen ein, wovon die Sequestration der Lemberg-Czernowitzer Bahn und der gegen ihren ehemaligen Generaldirector anhängig gemachte Strafprocess beredtes Zeugnis gaben. Die schon während des Processes und mehr noch nach dem für die Anklage negativen Ausgange desselben von der Gegnerschaft der letzteren geführte Polemik gegen B. beeinflusste dessen Gesundheit in so nachtheiliger Weise, dass er Ende Februar 1875 ernstlich erkrankte und dann wegen anhaltender Fortdauer seines Leidens gänzlich vom Amte zu scheiden sich veranlasst sah. Die Enthebung erfolgte mittels a. h. Handschreibens vom 9. Mai 1875, unter Anerkennung der »mit patriotischer Hingebung und eifriger Pflichterfüllung geleisteten treuen und vorzüglichen Dienste«. Er besass seit 18. October 1866 den Franz Josef-Orden, seit 1873 den Orden der eisernen Krone I. Cl. (8. Juni), sowie die Würde eines Geheimen Rathes (12. Juni) und wurde 1885, als er sein Abgeordneten-Mandat niederlegte und sich auch vom politischen Leben zurückzog, in den Freiherrnstand erhoben. Vom 21. December 1880 bis 6. Mai 1887 war er Präsident des Niederösterr. Gewerbevereines, 1888 Präsident der Jubiläums-

Gewerbeausstellung in Wien; seit 1890 ist er Präsident der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Diese Stelle, wie auch die Präsidentschaft im Reichsforstvereine, welch letztere er schon seit 11. Mai 1879 inne hat, bekleidet er noch gegenwärtig. — Das Bild wurde im Jahre 1871 oder 1872 von Würbel gezeichnet.

904 Bildnis (in Rahmen): Johann Ritter von Chlumecky, später Freiherr, k. u. k. Geheimer Rath, Ackerbauminister, nachher Handelsminister etc. etc., geboren zu Zara am 23. März 1834. Mit seinem, als Hofrath zur mährischen Statthalterei versetzten Vater kam er in der frühesten Kindheit nach Brünn, wo er das Gymnasium besuchte; sodann bezog er die Wiener Universität und absolvirte daselbst 1851—1855 die juridischen Studien. Unmittelbar darnach prakticirte er beim k. k. Landesgerichte, bezw. mährisch.-schlesischen Ober-Landesgerichte in Brünn, rückte hier zum Auscultanten und Adjuncten (Juni 1858) vor und kam nach zeitweiliger Verwendung beim städt. deleg. Bezirksgerichte zum mährisch.-schlesischen Ober-Landesgerichte in Brünn zurück (Frühjahr 1859). Bei dieser Behörde diente er, ausgenommen die kurze Zeit, welche er im Jahre 1859 dem 1. mähr. Freiwilligen-Bataillone als Lieutenant angehörte, bis 3. September 1859. An diesem Tage zum Landesgerichte in Strafsachen übersetzt, fungirte er nun theils als Untersuchungsrichter, theils als Votant, bis er, den 8. November 1861, der Brünner Staatsanwaltschaft zugetheilt wurde. Am 12. August 1863 erfolgte seine Ernennung zum Staatsanwalts-Substituten. Diese Stelle versah er bis 17. Jänner 1867, an welchem Tage er den Staatsdienst verliess, was aus polititschen Gründen geschah. Er war nämlich als liberaler Altösterreicher, in Gegensatz zu der vom Cabinet Belcredi eingeschlagenen Richtung gerathen und bekämpfte dieselbe ganz offen, zumal im mährischen Landtage, welchem er seit November 1865 angehörte. Unter dem Bürgerministerium durch Giskra zum Rathe (I. Cl.) der mähr. Statthalterei berufen, kehrte Ch. am 2. August 1868 wieder in den Staatsdienst zurück, den er jedoch, aus Anlass der föderalistischen Bestrebungen des Cabinets Potocki, am 17. August 1870 neuerdings aufgab, um sich ausschliesslich der parlamentarischen Thätigkeit zu widmen, der er im mährischen Landtage und, seit 1870 (als Deputirter des mähr. Grossgrundbesitzes) auch im Reichsrathe in unerschütterlicher Principientreue oblag. Als das Ministerium

Hohenwarth am 25. November 1871 durch jenes des Fürsten Auersperg (Adolf) abgelöst wurde, trat Ch. als Ackerbauminister in dasselbe ein; am 19. Mai 1875 wurde er aber, an Stelle des zurückgetretenen Dr. Banhans (s. Nr. 903), zum Handelsminister ernannt. Die Geschäfte seines neuen Amtes waren ihm nicht fremd, da er dieselben auch während der Beurlaubung seines Vorgängers, d. i. schon seit Ende Februar 1875, geführt hatte; er konnte also die bezügliche frühere Thätigkeit gleich unbehindert fortsetzen. Es geschah dies zum grossen Theile auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, dessen Entwicklung damals fast gänzlich stockte und, wie Ch. plante, durch ein systematisches Heilverfahren wieder erweckt werden sollte. Er wendete sich darum zunächst den bereits anhängig gewesenen Fragen zu und, nachdem er schon während seiner provisorischen Amtsführung neue Credite für die Nothstandsbauten, wie auch zur Deckung der Betriebs-Deficite der Vorarlberger Bahn erwirkt, ferner die Salzkammergut Bahn sichergestellt hatte, brachte er nun die Angelegenheiten der Lemberg-Czernowitzer Bahn, bei gleichzeitiger Aufhebung der Sequestration, zum Austrage und verhalf der I. Ung.-Galiz. Eisenbahn (durch einen Staatsvorschuss etc. etc.) zur Ueberwindung ihrer Fährlichkeiten. Sodann sorgte er für die Beseitigung jener Uebelstände, welche aus der bislang verspäteten Erledigung der Garantie-Abrechnungen und aus der auch in anderer Beziehung kargen Ausstattung der Aufsichtsbehörde entsprungen waren; er unterzog die General-Inspection einer durchgreifenden Umgestaltung und setzte überdies in der Person Wilh. v. Nördling's einen eigenen Generaldirector für das österr. Eisenbahnwesen ein. Zugleich errichtete er auch eine eigene Direction für Staats-Eisenbahnbauten. Nachher aber schritt er zur Aufstellung jenes grossen, am 29. October 1875 dem Reichsrathe vorgelegten Eisenbahn-Programmes, in welchem neben mannigfachen Reformvorschlägen auch solche für die Erweiterung des österr. Schienennetzes entwickelt und diesfalls Neuanlagen in der Ausdehnung von mehr als 1500 km für die nächsten Jahre vorgesehen waren, wovon auf die vom Staate selbst zu bauenden Linien (Hauptbahnen, darunter die Arlberg- und die Predilbahn) 530 km entfielen. Als aber die Haltung des Abgeordnetenhauses die Zurückziehung des Programmes verursacht hatte, bemühte er sich, dasselbe wenigstens theilweise

zur Durchführung zu bringen, und wenn auch hiebei die unternommenen Sanirungs- bezw. Fusionsversuche, gleichwie die Zustandebringung der geplanten grossen staatlichen Linien nicht glücken mochte, so gelang ihm doch die Schaffung einer Reihe kleinerer Staatsbahnen, als: Stadlau—Nussdorf—Kais.-Ebersdorf (Donau-Uferbahn), Erbersdorf—Würbenthal, Kriegsdorf—Römerstadt, Mürzzuschlag—Neuberg, Unterdrauburg—Wolfsberg und Tarvis—Pontafel. Im Wege der Concessionirung sicherte er den Bau der Linien Bielitz—Saybusch, Wien—Aspang, Brüx—Mulde, Elbogen—Neusattel etc. An wichtigen Reformen dankte ihm das Eisenbahnwesen: die Austragung der Zwistigkeiten hinsichtlich der Auslegung von Garantie-Bestimmungen, die allgemeine, durch das Gesetz vom 14. December 1877 (sogen. Sequestrations-Gesetz) bewirkte Regelung der Frage wegen Deckung der Betriebs-Deficite garantirter Bahnen, das Gesetz vom 30. März 1878, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen (das neue Expropriations-Gesetz), die Feststellung der Maximaltarife für den Personenverkehr, die Einführung einer neuen einheitlichen Signalordnung, etc. Mit dem Ankaufe der Braunau—Strasswalchener Bahn, sowie der Dniester Bahn und der Niederösterr. Südwestbahnen durch den Staat verminderte er die Zahl der infolge der Krisis lebensunfähig gewordenen Gebilde aus der Gründungsära und gab zugleich die ersten Ansätze zur Verstaatlichungs-Thätigkeit. Eine seiner bedeutendsten Leistungen war jedoch die Umgestaltung der Südbahn in eine rein inländische Unternehmung; denn die Abtrennung des italienischen Netzes war schon seit 15 Jahren anhängig, und die endliche Durchführung der grossen Transaction eine sehr schwierige gewesen. Die bezüglichen Vereinbarungen mit Italien blieben ihm bis zum letzten Abschlusse derselben anvertraut, obzwar er inzwischen schon aufgehört hatte Minister zu sein. Dies trug sich am Tage der Einsetzung des Cabinets Taaffe, d. i. am 12. August 1879 zu. Wie die Verdienste, die sich Ch. als Minister erworben, waren auch die ihm zutheil gewordenen staatlichen Auszeichnungen mannigfache und hohe; bei seinem Rücktritte erhielt er das Grosskreuz des Leopold-Ordens und vordem, nämlich am 4., bezw. 8. October 1873 wurde ihm der Orden der eisernen Krone I. Cl. und die Würde eines Geheimen Rathes verliehen; ersterer

brachte auch die Erhebung in den Freiherrnstand (1889) mit sich. Das Ritterkreuz des Franz Josef-Ordens besass er schon seit 18. October 1866. Auch von privater Seite genoss er viele Ehrungen; mehrere Städte und Ortschaften ernannten ihn zum Ehrenbürger, und zahlreiche Körperschaften erkoren ihn zum Ehrenmitgliede. Bei den im Jahre 1879 stattgefundenen Neuwahlen in den Reichsrath, vermöge deren die Verfassungspartei in die Minderheit gerieth, verlor auch Ch. das sechs Jahre hindurch innegehabte Mandat des Landwahlbezirkes Littau (Mähren). Am 6. October 1880 trat er jedoch als Deputirter der Stadt Brünn wieder in das Abgeordnetenhaus ein, wo er nun einer der massgebendsten Führer der »vereinigten Linken« war. Am 2. October 1885 wurde Ch. zum zweiten, am 30. October 1888 zum ersten Vicepräsidenten und am 20. März 1893 als Nachfolger Smolka's zum Präsidenten des Abgeordnetenhauses gewählt, welches Amt er bis zum Ablaufe der Mandatsdauer versah. Seit der Geltung der neuen, erweiterten Wahlordnung (1897) lehnte er eine Wiederwahl in das Abgeordnetenhaus ab. Dadurch erlitt indess seine politische Thätigkeit keinen wesentlichen Abbruch, da er am 24. März 1897 zum Mitgliede des Herrenhauses ernannt wurde und auch als solches unentwegt für die Principien seiner Partei eintrat, auch vor der Krone, die ihn noch wiederholt zu Rathe gezogen. Anlässlich seines Scheidens aus dem Abgeordnetenhause erhielt Ch. die Brillanten zum Grosskreuze des Leopold-Ordens (20. Februar 1897). Seitdem er die amtliche Laufbahn verlassen, wurde er in den Vorstand verschiedener Institutionen berufen; er ist seit 4. Mai 1883 Ausschussmitglied und seit 1893 Obercurator der wechselseitigen Lebensversicherungs-Anstalt »Janus«, seit 31. Mai 1897 Präsident des Verwaltungsrathes der Südbahn, seit 2. October 1897 Mitglied des Verwaltungsrathes der allgem. österr. Boden-Credit-Anstalt, seit 20. Jänner 1899 Mitglied des Kunstrathes des Unterrichtsministeriums etc. etc. — Das Bild stammt aus dem Jahre 1875.

* * *

905) Album (grüne Leinwand und Golddruck) mit 30 Ansichten aus dem Gebiete der am 3. November 1874 unter der Bezeichnung »Niederösterr. Südwestbahnen« concessionirten, in der Zeit vom 1. September bis 22. October 1877 und rücksichtlich der Linie

Scheibmühl—Schrambach am 1. Juni 1878 eröffneten, sodann am 6. August 1878 durch den Staat angekauften und »Niederösterreichische Staatsbahnen« benannten Linien; gezeichnet im J. 1877 vom Ingenieur-Adjuncten Constantin Ess. — Inhalt: I. Leobersdorf—St. Pölten. 1. Station Enzesfeld mit Schloss; 2. Berndorfer Metallwarenfabrik; 3. Mitter'sche Kunstmühle bei Weissenbach a. d. Triesting; 4. Weissenbach a. d. Triesting; 5. Kaumberg; 6. Ruine Araburg; 7. Tunnel bei Station Gerichtsberg; 8. Hainfeld; 9. St. Veit a. d. Gölsen; 10. Schwarzenbachbrücke mit Muckenkogel; 11. Scheibmühl; 12. Wilhelmsburg a. d. Traisen. II. Lilienfeld (resp. Scheibmühl—Schrambach). 1. Fischer'sche Gewerke in Traisen; 2. Einfahrt in Lilienfeld; 3. Lilienfeld mit Reisalpe; 4. Wasserfall in Lindenbrunn. III. Leobersdorf—Gutenstein. 1. Bahnhof Piesting mit Ruine Starhemberg und Hoher Wand; 2. Ruine Starhemberg; 3. Kirche von Waldegg; 4. Brücke über den Kaltengang; 5. Oed und Mandlinggruppe; 6. Haltestelle Ortmann Fabrik; 7. Gutenstein; 8. Ruine Gutenstein. IV. Pöchlarn—Kienberg. 1. Wieselburgerbrücke und Brücke über die kleine Erlaf; 2. Scheibbs; 3. Lehenhof; 4. Neubruck, Horst'sche Gewerke; 5. Peutenburg; 6. Heiser'sche Gewerke in Kienberg.

906) Schienennagelzange, construirt 1880 von Ludwig Petschacher (derzeit k. k. Baurath im Eisenbahnministerium) und zuerst auf den Niederösterr. Staatsbahnen, nachher auf den zu jener Zeit vom Staate gebauten Bahnen ungefähr bis 1886 verwendet, seitdem aber infolge der geänderten Art der Schienenbefestigung wieder ausser Gebrauch gesetzt.

907) Bildnis (in Rahmen): Carl Zeiner, Director der k. k. Niederösterr. Staatsbahnen, sodann Vorstand-Stellvertreter der Verkehrs-Abtheilung der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien, geboren zu Wien am 23. September 1830, gestorben ebendaselbst am 30. März 1883. Gleichwie den Studiengang machte er auch die erste praktische Ausbildung in Wien durch; jener schloss 1855 mit der Absolvirung des k. k. Polytechnicums ab und diese begann im Jänner 1856 mit der Aufnahme als Betriebsassistent bei der k. k. Betriebsdirection der südlichen Staatseisenbahn, wo er schon nach zwei Jahren die Stelle eines k. k. Ingenieurs einnahm und auch im Werkstättenwesen Verwendung

fand. Nach dem Verkaufe der k. k. südlichen Staatsbahn trat er zur Südbahn-Gesellschaft über, wurde am 10. November 1859 wieder dem Betriebe zugetheilt und im October 1860 als Stations-Chef nach St. Peter am Karst entsendet. Dort verblieb er bis zu seiner im Jänner 1862 erfolgten Einberufung zur Direction in Wien, bei der er alsbald zum Verkehrs-Controlor vorrückte. In dieser Eigenschaft verliess er am 25. April 1870 die Südbahn, um, einem Rufe der Concessionäre der Ungar. Westbahn folgend, zu dieser damals eben gegründeten Unternehmung überzutreten. Von der Constituirung der letzteren (Mai 1870) bis zur Einrichtung ihrer Geschäftsleitung fungirte er als Bureau-Chef, sodann aber als Inspector für den Verkehr und commerciellen Betrieb, welche Dienstzweige er vollständig organisirte; noch vor der Eröffnung der Bahn (nämlich am 17. April 1873) wurde er zum Ober-Inspector ernannt. Seine jetzt auch nach Aussen hin zur vollen Geltung gelangten Fähigkeiten brachten ihm mehrere Berufungen zu neuen Eisenbahnen. Er entschied sich für die in seiner engeren Heimat eben zu Stande gekommene Unternehmung »Niederösterr. Südwestbahnen« und übernahm zur Zeit der Vollendung ihrer ersten Strecken, nämlich August 1877, die Leitung des Betriebes derselben. Diese Stellung war wegen der misslichen finanziellen Lage der Gesellschaft gleich vom Anbeginne eine schwierige; das beirrte jedoch Z. keineswegs; er wusste vielmehr durch möglichst ökonomische Einrichtung des Betriebsdienstes den Verhältnissen so vollkommen Rechnung zu tragen und durch rastlose persönliche Thätigkeit sich dermassen zu bewähren, dass die beim Uebergange der fortan »k. k. Niederösterr. Staatsbahnen« benannten Unternehmung in das Eigenthum des Staates zu ihrer Verwaltung eingesetzte Ministerial-Commission ihn gleich im Beginne ihrer Wirksamkeit, d. i. am 7. August 1878, zum Director ernannte. Da die Regierung zur selben Zeit den Betrieb der k. k. Donau-Uferbahn ebenfalls in die eigene Regie genommen, bezw. an die k. k. Niederösterr. Staatsbahnen übertragen hatte, so war Z. auch der Leiter der letzterwähnten Betriebsführung. Er versah diese Functionen in stets belobter Weise und erntete für seine treue Pflichterfüllung den Franz Josef-Orden (4. Jänner 1882). Anlässlich der Vereinigung der k. k. Niederösterr. Staatsbahnen und der k. k. Donau-Uferbahn mit den westlichen Staatsbahnen

wurde Z. am 4. Juni 1882 in die IV. Rangsclasse (Ob.-Insp.) des Status der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb eingereiht und mit der Stellvertretung des Vorstandes der Verkehrsabtheilung jener Direction (Vicepräsid. Ferd. R. v. Perl, s. Nr. 822) betraut. Er befand sich nun wieder vollends im Staatseisenbahndienste, dem er schon bei der ursprünglichen Berufswahl angehört hatte. Seine weitere Wirksamkeit erlitt jedoch einen jähen Abbruch; er zog sich durch Ueberanstrengung eine schwere Krankheit zu, die sein frühzeitiges Ableben herbeiführte. — Die Photographie stammt aus dem Jahre 1882. (Geschenk des Fräuleins Bertha Zeiner.)

908) Album-Cassette (aus grüner Leinwand mit Golddruck), enthaltend 31 photographische Abbildungen von Stationen und Kunstbauten der auf Grund des Gesetzes vom 16. Mai 1874 erbauten, (zur Gänze) am 30 April 1876 eröffneten k. k. Staatsbahn Rakonitz-Protivin; aufgenommen im Jahre 1876. Inhalt 1. Station Zdic; 2. Brücke bei Lochovic; 3. Brücke bei Jinec; 4. Station Přibram; 5. Brücke bei Přibram; 6. Station Březnic; 7. Station Čižowa; 8. Station Vráž; 9. Brücke bei Vráž; 10. Station Pisek; 11. Brücke bei Pisek; 12. Brücke bei Profil Nr. 413; 13. Brücke bei Gutwasser; 14. Myslin: 15. Brücke bei Zloukovic; 16. Station Protivin; 17. Brücke bei Protivin; 18. Station Beraun; 19. Brücke bei Beraun; 20. Brücke bei Beraun (Längenansicht); 21. Station Althütten (Starähut); 22. Hüttenwerk Althütten; 23. Station Neuhütten (Novähut) mit Schloss Nischburg; 24. Station Zbečno; 25. Station Pürglitz (Křivoklat); 26. Brücke bei Roztok; 27. Tunnel bei Pürglitz; 28. Burg Pürglitz; 29. Burg Pürglitz (Nordseite); 30. Station Stadtl (Městečko); 31. Station Rakonitz. (Geschenk des Herrn k. k. Hofrathes Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

909) »Statistischer Bericht über den Bau der Rakonitz—Protiviner Staatsbahn; verfasst und herausgegeben im Auftrage des k. k. Handelsministers von der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten Wien 1879.« — Diese Schrift enthält etliche Daten aus der Entstehungsgeschichte dieser Bahn, dann eine ausführliche Beschreibung ihrer Anlage, insbesondere der Kunstbauten und eine wohlgegliederte Nachweisung der Anlagekosten von zusammen fl. 16,021.623 oder fl. 111.551 pro km. Der Text ist durch viele in denselben eingeschaltete Zeichnungen (Normal-

Querprofile, kleine Kunstbauten etc.), wie auch durch folgende Tafeln illustrirt: I. Situation und Längen-Profil der Bahn; II. und III. Brücken; IV. Tunnels; V. Stationsanlagen; VI. Hochbauten

910) Tableau der »Anlagen zur Behebung von Terrain- und Dammrutschungen auf der k. k. Staatsbahn Tarnów—Leluchów«. Diese Linie wurde über a. h. Entschliessung vom 28. Juli 1873 aus Staatsmitteln erbaut und am 18. August 1876 eröffnet. Bald darnach traten die erwähnten Rutschungen ein. Die in Tusch und Farben ausgeführten Handzeichnungen des Tableaus veranschaulichen die Situation des ganzen Rutschgebietes, dann in je drei nacheinander angereihten Darstellungen: die ursprüngliche Ausführung der Bahn, den Zustand nach erfolgter Rutschung und jenen nach ihrer Behebung an den fünf Schadenstellen (Profil A—E). Auch die Art und die Kosten der Reconstructions-Arbeiten sind auf dem Tableau angegeben. Dasselbe wurde für die Pariser Weltausstellung 1878 angefertigt.

911) Tableau der »Wasserversorgung der k. k. Istrianer Staatsbahn«. Schon während des Baues dieser, auf Grund des Gesetzes vom 30. April 1873 vom Staate selbst ausgeführten, am 20. September 1876 eröffneten Eisenbahn hatte derselben die Wasserarmuth des von ihr durchzogenen Gebietes arge Calamitäten bereitet, welche sofort erkennen liessen, dass die Wasserversorgung für den Betrieb sehr weitläufige Anlagen erheische. Das Tableau zeigt nun in schönen farbigen Zeichnungen, von wo aus, bezw. in welcher Weise die acht Wasserstationen der Bahn (Divača—Pola sammt Abzweigung nach Rovigno) mit dem nöthigen Wasser versorgt werden. Ein Längenprofil und textliche Angaben dienen zur Erläuterung der ganzen, eigens für die Weltausstellung Paris 1878 angefertigten Verbildlichung.

912) Album-Cassette (aus schwarzem Leder, mit Email-Verzierung, Bronceleisten und Schild), enthaltend 48 Photographien von Bauten und Landschaften im Zuge der zufolge Gesetzes vom 16. Mai 1874 auf Staatskosten ausgeführten, am 4. October 1877 eröffneten Dalmatiner Bahn (Spalato—Siverić nebst Abzweigung nach Sebenico); aufgenommen in den Jahren 1875—1879. Inhalt: 1., 2. und 3. Stadt-Einschnitt Spalato; 4. Stationsplatz Spalato; 5. Brücke über den Jadrofluss mit Wranjica; 6. Golf der sieben Castelle; 7. Baulos IV, Baracke 1; 8. Baulos IV,

Baracke 2 Im grossen Regie-Thal; 9. Grosses Regie-Thal; 10. Kleines Regie-Thal; 11. Lehm-Damm im Baulos IV; 12. Lehm-Einschnitt daselbst; 13. Horner-Damm; 14. Horner-Abschnitt und Damm; 15. Horner-Abschnitt; 16. Goldberg-Thal; 17. Goldberg-Damm; 18. Goldberg-Thal, Tunnelausgang 2; 19. Bisutti-Damm; 20. Baulos IV, Baracke 4; 21. Suchydol; 22. Strassen-Durchfahrt im Baulos III; 23. Magazins-Baracke daselbst; 24. Suchydol untere Partie; 25. Einschnitt bei Pergomet; 26. Partie bei Erga; 27. Baulos II, Ivančević—Cera; 28. Thalübersetzung bei Cera; 29. Einschnitt bei Cera; 30. und 31. Wohnhaus und Baracken bei Cera; 32. und 33. Czikola-Schlucht bei Dernis; 34. Czikola-Thalübersetzung bei Dernis; 35. Derniser Lehne; 36. Czikola-Thal bei Dernis; 37. Strassenüberfahrt bei Dernis; 38. Strassencorrection bei Dernis; 39. Perković; 40 Stationsplatz Perković und Wasser-Reservoir; 41. Torrente Dabar; 42. und 43. Brücke über den Torrente Dabar; 44. Santa Maddalena bei Sebenico; 45. Partie bei Sebenico; 46. Wegüberführung bei Sebenico; 47. Stationsplatz Sebenico; 48. Stationsplatz und Rivabahn Sebenico. — (Geschenk des Herrn k. k. Baurathes Albert Gatnar.)

918) Mappe mit Photographien der beiden Brücken der zufolge Gesetzes vom 11. März 1876, bezw. 1. Juni 1879 aus Staatsmitteln erbauten, (der ganzen Ausdehnung nach) am 12. October 1880 eröffneten Donau-Uferbahn bei Wien, u. zw.:

a) und *b)* Brücke über den Donaucanal bei Nussdorf, Eisenconstruction, 89 m Stützweite, schief (40°), zum Theile im Bogen (183 m R) liegend und in Verbindung mit zwei Quaibrücken von je 25, bezw. 26 m Stützweite ausgeführt; aufgenommen Mitte August 1876, also zur Zeit der Vollendung der Theilstrecke vom Quaibahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis zum Anschlusse an die Kaiser-Franz Josef-Bahn in Nussdorf;

c) Brücke über den Donaucanal und den Winterhafen bei Kaiser-Ebersdorf, Eisenconstruction, Stützweite 90, resp. 61·6 m, senkrecht abgeschlossen und in ein und derselben Geraden liegend; aufgenommen nach der am 12. October 1880 stattgefundenen Eröffnung der Theilstrecke von der Stadlauer Brücke bis Kaiser-Ebersdorf.

914) Mappe mit Photographien von Brücken und Ortschaften im Zuge der zufolge Gesetzes vom 12. März 1876 auf Staatskosten erbauten, am 4. October 1879 eröffneten Eisenbahn von Unter-Drauburg nach Wolfsberg, u. zw.: *a)* Draubrücke bei Unter-Drauburg, eisernes Fachwerk. 80 m Lichtweite; *b)* Brücke über den Wölblbach, gewölbt; *c)* St. Paul; *d)* St. Andrä; *e)* Lavantbrücke bei Wolfsberg; Eisenconstruction, Schwedlerträger, 36 m Lichtweite, schief; *f)* Wolfsberg; — sämmtlich aufgenommen nach der Vollendung der Bahn im Jahre 1879.

915) Kleine Mappe mit den im Sommer 1876 angefertigten zwei Photographien des damals für Zwecke der Bauvergebung der auf Grund des Gesetzes vom 12. März 1876 aus Staatsmitteln erbauten Linie Tarvis—Pontafel ausgeführten Mustermauerwerkes. Dasselbe sollte den Bauunternehmern darthun, wie die Bauleitung den bezüglichen Wortlaut der Bedingnishefte auffasst, und wurde nach der am 11. October 1879 stattgefundenen Eröffnung der Bahn wieder abgebrochen.

916) Bild (in Rahmen): Das von der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten im Jahre 1878—1879 ausgeführte, auch ein Bahnhof-Hôtel in sich fassende neue Stationsgebäude in Tarvis; Oelfarbendruck nach einem aus jener Zeit stammenden Originalgemälde von Adolf Obermüller.

917) Bild (in Rahmen): Photographie des in voriger Nummer erwähnten Stationsgebäudes, aufgenommen in den Achtziger-Jahren von dem Klagenfurter Photographen Alois Beer.

918) Mappe mit 11 photographischen Abbildungen von Fahrbetriebsmitteln, welche die k. k. Staatsverwaltung 1875 bis 1880 für die damals von ihr erbauten, bezw. angekauften Eisenbahnen angeschafft hat, u. zw.:

1. Tender, geliefert 1875 von F. Ringhoffer in Smichow für die k. k. Staatsbahn Tarnów—Leluchów;
2. Güterzugslocomotive »Pisek« Nr. 205, gebaut 1875 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf für die k. k. Staatsbahn Rakonitz—Protivin;
3. Güterzugslocomotive »Zdic« Nr. 210, gebaut 1875 von der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt für die k. k. Staatsbahn Rakonitz—Protivin;

4. Wagen für Luxuspferde
5. Gedeckter Güterwagen
6. Lowry mit Drehschemmel

gebaut 1875 von F. Ringhoffer in Smichow für die k. k. Staatsbahn Rakonitz—Protivin;

7. Güterzugslocomotive Nr. 1511, gebaut 1875 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf für die k. k. Staatsbahn Divača—Pola;
8. Wasserwagen, geliefert 1876 von F. Ringhoffer in Smichow für die k. k. Staatsbahn Divača—Pola;
9. Güterzugslocomotive Nr. 4, gebaut 1877 von der Locomotiv-Fabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt für die k. k. Dalmatiner Staatsbahn;
10. Güterzugslocomotive »Dobracz« Nr. 202, gebaut 1879 von der Wiener Locomotivfabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf für die k. k. Staatsbahn Tarvis—Pontafel;
11. Secundärzugslocomotive Nr. 4 c, gebaut 1880 von der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt für die k. k. Niederösterr. Staatsbahnen.

Die Constructions-Verhältnisse der Maschinen sind auf den Abbildungen angegeben.

* * *

919)—**920**) Bilder (in Rahmen): Stirn- und Längsansicht des in der Zeit von 1859—1865 von dem Architekten Theodor Hoffmann erbauten neuen Nordbahnhofes in Wien. Derselbe ist im Rundbogenstile ausgeführt, mit wirkungsvoll angebrachten Eckthürmchen und Zinnen geziert und zählt zu den bedeutenderen Monumentalbauten der österreichischen Metropole. Besonders schön ist die Stiegenhalle, welche reichen ornamentalen Schmuck nach spätromanischen und maurischen Motiven aufweist und mit ihren von zahlreichen, schlanken Säulen getragenen Gewölbungen, Marmorstiegen, Geländern und von der Decke herabhängenden Lustern einen prächtigen Anblick bietet. Auch die Wartesäle und Restaurationsräume haben vornehme Ausstattung. Auf dem ersterwähnten Bilde ist der Viaduct zu sehen, mittels dessen die Wiener Verbindungsbahn in den Nordbahnhof einmündet. Beide Bilder sind Tondrucke und stammen aus den Sechziger-Jahren.

921) Mappe mit photographischen Abbildungen der im Jahre 1866 auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zerstörten

Brücken, u. zw.: 1. Eiserne Gitterbrücke über die Weichsel (in der Strecke Oświęcim—Trzebinia), nach deren Sprengung am 28. Juni 1866; 2. Die Bečva-Brücke, gesprengt von den Preussen am 16. Juli 1866; 3. Jesserniker Viaduct, nach der am 14. Juli 1866 von den österreichischen Truppen vorgenommenen Sprengung und mit dem von den preussischen Truppen sodann hergestellten Provisorium; 4. Holinecer Viaduct, gesprengt am 14. Juli 1866 (etc. wie vorstehend). (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

922) Mappe mit 12 photographischen Ansichten von Stationen und Brücken der Mährisch-schlesischen Nordbahn, aufgenommen während des Baues in den Jahren 1868—1869. Inhalt: 1. Viaduct bei Brünn; 2. Schwarzawa-Brücke; 3. Viaduct bei Chirlitz; 4. Station Krzenowitz; 5. Station Rausnitz; 6. Viaduct bei Nemojan (Totalansicht); 7. Viaduct bei Nemojan (Seitenansicht); 8. Durchstich bei Lultsch; 9. Viaduct bei Nosalowitz; 10. Viaduct über die Hanna; 11. March-Brücke (Totalansicht); 12. March-Brücke (Perspective). Aus dem Bilde 9 ist zu ersehen, dass die Aufnahme desselben zur Zeit der Gleichenfeier erfolgte. An der Gerüstung des Viaductes befindet sich nämlich eine bekränzte Tafel mit der Aufschrift: »Hoch dem k. k. Hofrathe und General-Inspector W. Ritter von Eichler.« — (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Angelo Ritter von Kuh.)

923) Mappe mit dem Uebersichtsplane der Donau-Brücke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Diese, nach den Plänen des gesellschaftlichen Inspectors Johann Hermann aus eisernen parabelförmigen Haupttragwänden mit zweifachem Fachwerke, senkrechten Ständern und geneigten Zugbändern construirte, auf Quaderpfeilern ruhende Brücke (s. auch Nr. 925, Z. 3) besteht aus der Strombrücke über die regulirte Donau (4 Felder à 81·84 m Stützweite) und der Inundationsbrücke (4 Felder à 59·62 m Stützweite); sie ist doppelgeleisig und auf der stromabwärts liegenden Seite der vier Stromfelder auch mit einem Gehstege versehen. Der Bau, welcher »ganz im Trockenen«, d. h. bevor noch der Strom in sein neues Bett geleitet war, vollführt werden konnte, währte zwei Jahre (1872—1873); seine Kosten betrugen fl. 2,671.470. Die Brücke wurde am 11. Februar 1874 zum erstenmale benützt. Nach ihrer Eröffnung wurde die alte, seit

dem Jahre 1838 bestandene hölzerne Donaubrücke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (s. Nr. 78 u. 79) abgetragen. Die Zeichnung ist eine lithographische Copie des aus dem Jahre 1873 stammenden Original-Planes. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

924) Glaskästchen, enthaltend einen im verjüngten Massstabe dargestellten Querschnitt des regulirten Donaustrombettes, welcher die Ergebnisse der Bohrversuche und geologischen Untersuchungen im Profile der in den Jahren 1872—1873 erbauten Donaubrücke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Wien (siehe Nr. 923 und 925, Z. 3) veranschaulicht. Die Anfertigung dieser Darstellung geschah nach den Anordnungen des an der Leitung jenes Brückenbaues betheiligt gewesenen, nunmehrigen Central-Inspectors und Director-Stellvertreters Adolf Blau. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

925) Album (aus schwarzem Peluche-Einbande mit Metallschild und Beschlägen), enthaltend photographische Abbildungen der Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Wien—Krakau) nach dem Stande vom Jahre 1873. Inhalt: 1. Wiener Nordbahnhof; 2. Halle daselbst; 3. Brücke über das neue Strombett der Donau; 4. Floridsdorf; 5. Wagram; 6. Gänserndorf; 7. Angern; 8. Stillfried; 9. Dürnkrut; 10. Drösing; 11. Hohenau; 12. Lundenburg; 13. M. Neudorf; 14. Göding; 15. Rohatetz; 16. Bisenz; 17. Hradisch; 18. Napagedl; 19. Tlumatschau; 20. Hullein; 21. Prerau; 22. Leipnik; 23. Weisskirchen; 24. Pohl; 25. Zauchtl; 26. Stauding; 27. Schönbrunn; 28. M.-Ostrau; 29. Hruschau; 30. Oderberg; 31. Petrowitz; 32. Seibersdorf; 33. Pruchna; 34. Chybi; 35. Dzieditz; 36. Jawiszowice; 37. Oświęcim; 38. Libiaz; 39. Chrzanów; 40. Trzebinia; 41. Krzeszowice; 42. Zabierzów; 43. Bahnhof Krakau (Innenansicht); 44. Bahnhof Krakau (Aussenansicht). — (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

926) Album (aus rothem Leder mit Email- und Bronzebeschlag), enthaltend 46 im Jahre 1875 aufgenommene photographische Abbildungen von Stationen und Bergbau-Objecten an der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn selbst hergestellten, bezw. am 3. Jänner 1863 eröffneten Montanbahn Ostrau-Michalkowitz und an der späterhin erworbenen Rothschild'schen Montanbahn Michalkowitz-Dombrau. Inhalt: 1. Montanbahnhof Ostrau;

2. Zehnerschacht-Briquettefabrik in M.-Ostrau; 3. Zehnerschacht in M.-Ostrau; 4. Carolinen-Schacht bei M.-Ostrau; 5. Salomon-Schacht; 6. Station Ostrau-Witkowitz; 7. Hochofen Sofienhütte; 8. Ostrawitza-Brücke mit Hochofen; 9. Central-Coaks-Anstalt; 10. Luzina-Brücke mit Alt-Ostrauer Schloss; 11. Dreifaltigkeits-Schacht; 12. Wilhelm-Schacht; 13. Hermenegild-Zeche; 14. Jacob-Schacht; 15. Zwierczina-Schachte; 16. Salm Nr. 1-Schacht; 17. Zwierczina-Schachte; 18. Hranecznik; 19. Salm Nr. 7-Schacht; 20. Station Salm; 21. Salm Nr. 6-Schacht; 22. Partie am Jaklowetz-Flügel; 23. Neuer Wlczek-Schacht; 24. Wiesen-Schacht; 25. Theresien-Schacht; 26. Emma- und Prokop-Schachte; 27. Jaklowetz Heinrich-Schacht; 28. Ende des Jaklowetz-Flügels; 29. Partie zur Salm-Ausweiche; 30. Johann-Schacht; 31. Salm-Ausweiche im Josefs-Schachte; 32. Partie von Michalkowitz; 33. Peter-Schacht; 34. Station Michalkowitz mit Ferdinand-Schacht; 35. Michael-Schacht in Michalkowitz; 36. Inneberger Coaks-Anstalt in Peterswald; 37. Peterswalder Zinkfarbenfabrik; 38. Poremba Sofien-Zeche; 39. Station Orlau; 40. Orlau (Ort); 41. Mühsam-Schachte; 42. Mühsam-Schachte mit Colonie; 43. Alt-Maschin- und Haupt-Schacht in Dombrau; 44. Station Dombrau; 45. Eleonoren-Schacht; 46. Versuchs-Schacht in Dombrau. — (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

927)—**928**) Bilder (in Rahmen): Bahnhof Saybusch, photographisch aufgenommen anlässlich der feierlichen Eröffnung der Linie Bielitz—Saybusch (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) am 18. August 1878. — Dieser Bahnhof gehört jetzt den k. k. österr. Staatsbahnen, welchen er zufolge des Uebereinkommens vom 10. Jänner und 17. Juli 1885 unentgeltlich abgetreten wurde. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

929) Mappe mit sechs photographischen Abbildungen der im Jahre 1880 durch Hochwasser zerstörten Brücken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Hruschau und Ostrau. Die Bilder 1—5 betreffen den Einsturz eines Pfeilers der Ostrawitza-Brücke zwischen Ostrau und Hruschau, während Bild 6 die Zerstörung der Mühlbachbrücke bei Ostrau veranschaulicht.

930) Bild (in Rahmen): Innenansicht des Bahnhofes Brünn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach dem Stande vom Jahre 1882.

931) Wagen Nr. 1314, Classe V, gebaut im Jahre 1855 von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in deren eigenen Werkstätte. Derselbe diente zum Transport von Frachtgütern und im Bedarfsfalle zum Militär-Transporte (Fassungsraum für 28 Mann); zu letzterem Zwecke wurde er mit 4 einfachen und 2 Doppelbänken ausgerüstet. Radstand 2·530 m, Dimensionen: Länge des Wagens 5·450 m, Breite 2·850 m, Höhe über Schienenoberkante 3·355 m. Wegen Raummangels vorläufig noch in Verwahrung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

932) Bild (in Rahmen): Locomotive »Brzezany«, gebaut von Maffei in München im Jahre 1855 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, von welcher sie aber 1865 an die Bauunternehmung der Lemberg-Czernowitzer Bahn verkauft wurde. Sodann in den Fahrpark der letzteren Bahn aufgenommen, ging sie mit diesem, anlässlich der Verstaatlichung (1. Juli 1889) an den Staatsbetrieb über, wo sie in die Locomotiv-Serie 14 eingereiht und mit der Nr. 1401 bezeichnet wurde. Im Jahre 1892 erfolgte ihre Cassirung. Die Hauptdimensionen dieser Locomotive waren folgende: Cylinder-Durchmesser 387 mm, Kolbenhub 615 mm, Treibrad-Durchmesser 1284 mm, Dampfdruck 6 Atm., Heizfläche 87·4 m², Rostfläche 1·105 m², Gewicht leer 23·8 *t*, Gewicht im Dienst 28 *t*.

933) Mappe mit Zeichnungen von Locomotiven der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, u. zw.:

a) Ungekuppelte Eilzugslocomotive, dreiachsig; die Mittelachse ist die Treibachse; Rahmen aussen liegend, Steuerung nach Stephenson innen; gebaut von G. Sigl im Jahre 1861 (Originalzeichnung, Massstab 1 : 12).

b)—d) Drei autographirte Zeichnungen (Massstab 1 : 8) darstellend den Aufriss, Grundriss und Kreuzriss der 1865—1866 von der Maschinenfabrik der öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft und von G. Sigl in Wien für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gebauten Lastzugslocomotiven mit drei gekuppelten, vor der Feuerkiste gelagerten Achsen, Kurbeln nach System Hall, aussen liegendem Rahmen und ebenso angeordneter Stephenson'scher Steuerung.

934) Bild (in Rahmen): Innenansicht eines vom souveränen Malteser Ritter-Orden beschafften und ausgerüsteten Eisenbahn-Sanitätszuges. Für den Kriegsfall hält der Orden sechs solche Züge

bereit. Dieselben sind alle gleichartig, u. zw. folgendermassen zusammengestellt: Locomotive mit Tender, Conducteurwagen, Zugs-Commandanten- und Aerztewagen; Vorrathswagen, Küchenwagen, Speisewagen, fünf Krankenwagen, Magazinswagen, weitere fünf Krankenwagen, Monturen- und Rüstungswagen, Schlusswagen, zusammen achtzehn Wagen. Die zehn Krankenwagen enthalten insgesammt hundert Betten; ausserdem können je nach Bedarf auch in den anderen Wagen noch vier Betten für höhere Officiere aufgestellt werden, so dass im Ganzen 104 Kranke oder Verwundete mit jedem solchen Zuge auf einmal befördert werden können. Unterhalb der Abbildung (Photographie) befindet sich folgende Widmung: »Der Malteser Ritter-Ordens-Evacuations-Eisenbahn-Zug B (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) 1878. Seinem bewährten Freunde und Ordens-Bruder, dem General-Inspector Hofrath Baron Eichler, der Grossprior Bailli Lichnowsky-Werdenberg. Wien, 1. November 1878.« — (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

935) Bildnis (in Rahmen): Josef Stummer Ritter von Traunfels, k. k. Hofrath, k. k. Professor, Directions-Präsident der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. etc., geboren zu Korneuburg bei Wien am 18. März 1808, gestorben zu Wien am 12. Februar 1891. Er besuchte die Normalschule seiner Vatersatdt bis 1817, kam dann nach Wien, woselbst er 1817—1823 das Gymnasium, nachher aber am k. k. Polytechnicum 1823—1827 die technischen Studien absolvirte. Sodann frequentirte er 1827—1831 die Architekturschule der Akademie der bildenden Künste. Zu Beginn des letzterwähnten Jahres wurde er zum Assistenten, am 12. März 1834 zum Supplenten und am 23. April 1836 zum Professor der Bauwissenschaften am k. k. polytechnischen Institute in Wien ernannt. Dieses Lehramt versah er durch mehr als drei Decennien, nämlich bis 31. Jänner 1867, und erwarb sich hiebei viele Verdienste um die Heranbildung einheimischer Techniker für den Bau und Betrieb der österreichischen Eisenbahnen. Er genoss den Ruf eines hervorragenden Fachmannes auf dem Gebiete des Land- und Wasserbaues und wurde darum in die Verwaltung mehrerer Eisenbahn- und sonstigen Unternehmungen gewählt; so z. B. am 30. März 1843 in die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, am 26. Juni 1856 in den Verwaltungsrath der Carl Ludwig-Bahn und am 29. April 1867 in den Verwal-

tungsrath der Theissbahn. Den beiden ersterwähnten Verwaltungen gehörte er bis zu seinem Ableben an. In der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nahm er von 1849—1880 den Vorsitz und im Verwaltungsrathe der Carl Ludwig-Bahn stets die Stelle eines Vicepräsidenten ein. Hiedurch fand er auch reichliche Gelegenheit zur Mitwirkung an der Behandlung technischer Fragen im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, in welchem er, gleichwie in den heimischen Fachkreisen, sehr rasch ein hohes Ansehen gewann. Er war nämlich Mitbegründer des im Februar 1850 zu Berlin constituirten Vereines Deutscher Eisenbahn-Techniker, der von Stunde an seine ganze Thätigkeit dem erstgenannten Vereine widmete, so zwar, dass die Techniker-Versammlungen nie anders, denn als eine organische Einrichtung desselben gegolten haben. Von 1865 bis 1882 führte St. den Vorsitz in jenen Versammlungen, bezw. im technischen Ausschusse des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und hatte daher bedeutenden Antheil an den grossen Arbeiten und Erfolgen dieser Institutionen. Als er dann, gezwungen von der Bürde des Alters, zurücktrat, wurde er zum Ehrenpräsidenten des technischen Ausschusses des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ernannt. Im Jahre 1855 veröffentlichte St. eine bildliche Darstellung der Geschichte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom Zeitpunkte der »Eröffnung im Jahre 1838 bis zu Ende des Jahres 1853« (s. Nr. 187), für welche ihm von den Jurys der Weltausstellungen Paris 1855 und London 1862 der erste Preis zuerkannt wurde. An staatlichen Auszeichnungen besass er: seit 30. December 1865 den Orden der eisernen Krone, mit welchem die Erhebung in den Ritterstand (1. März 1866) verbunden war; seit 24. Jänner 1867 den Titel eines Regierungsrathes und seit 26. Juli 1878 den Titel eines Hofrathes. — (Das Bild wurde im Jahre 1867 von Kriehuber in Wien gezeichnet.)

936) Bildnis (in Rahmen): Wilhelm Eichler Freiherr von Eichkron, k. k. Hofrath, General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. (Biographie s. Nr. 412). — Das Bild stammt aus dem Jahre 1878.

937) Bildnis (in Rahmen) desselben aus dem Jahre 1865, gezeichnet von Eduard Kaiser.

938) Büste des Wilhelm Eichler Freiherr von Eichkron etc. (Biographie s. Nr. 412), modellirt von C. Kundmann im Jahre 1873.

Dieselbe war sammt dem Marmorsockel, auf dem sie ruht, eine Widmung der Nordbahn-Beamten. (Geschenk der Erben nach Wilh. Eichler Freih. v. Eichkron.)

939) Bildnis (in Rahmen): Karl Friedrich Fellmann Ritter von Norwill, General-Secretär der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, geboren zu Teltsch in Mähren am 22. Mai 1808, gestorben zu Wien am 9. November 1886. Die unteren Schulen besuchte er daheim und die nach dem alten Studienplane bestandenen sechs Gymnasialclassen in Iglau; hierauf absolvirte er die commercielle Abtheilung am k. k. polytechnischen Institute in Wien. Gleich nach Beendigung dieser Studien trat er (October 1827) in die Praxis ein, u. zw. als Buchhalter der Feintuch-Fabrik des Grosshändlers Ludwig Lang, woselbst er bis zu seiner am 22. December 1836 erfolgten Berufung in die Dienste der damals gegründeten Kaiser Ferdinands-Nordbahn thätig war. Er zählte also zu den Erstangestellten der ersten Locomotiv-eisenbahn Oesterreichs. Anfänglich den Posten eines Buchhaltungs-Adjuncten einnehmend, rückte er bereits am 5. August 1840 zum Buchhalter und fünf Jahre später (16. Mai 1845) zum Ober-Buchhalter und Vorstande des administrativen Revisionsamtes vor. Sein ganzes Wollen und Können unablässig dem Dienste widmend, gelang es ihm, sich in vielfacher Weise hervorzuthun und für die Nordbahn erhebliche Vortheile zu erringen. Die Direction lohnte dies dadurch, dass sie ihn am 1. Jänner 1856 zum General-Secretär-Stellvertreter und anlässlich des Rücktrittes Sichrowsky's am 30. October 1864 zum General-Secretär ernannte. Er blieb jedoch nicht lange auf dieser obersten Stufe des administrativen Dienstes, die er nichts weniger als mühelos errungen. Am 8. October 1867 trat er, zum allgemeinen Bedauern seiner Untergebenen, denen er stets ein liebevoller Chef gewesen, in den Ruhestand. Obwohl damals im 60. Lebensjahre stehend, gab er noch keineswegs jede Thätigkeit auf. Er setzte dieselbe vielmehr auf dem Gebiete der Humanität fort. Schon seit der Entstehung des I. allgemeinen Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie ein eifriger Anhänger desselben, nahm F. die am 10. Juli 1868 auf ihn gefallene Wahl zum Präsidenten dieser grossen und in ihrer Art einzigen Institution an und bekleidete das gedachte Ehrenamt bis zu seinem Ableben. Wie sehr er von Menschenfreundlichkeit erfüllt gewesen, Herz

und Sinn für die Beamtenschaft besessen — das bekundete auch sein Vermächtnis, vermöge dessen dem Beamtenvereine ein Capital von fl. 66.000 zufiel, dessen Zinsen nun zu Stipendien für Kinder mittelloser Beamten verwendet werden. An staatlichen Auszeichnungen besass er das goldene Verdienstkreuz und seit 8. December 1866 den Orden der eisernen Krone, mit welchem die Erhebung in den Ritterstand (1868) verbunden war. — Das Bild wurde im Jahre 1855 von Kriehuber gezeichnet.

940) Bildnis (in Rahmen): Jacob Ritter von Jacobi, k. k. Hofrath, General-Secretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, geb. zu Wien, 10. August 1818, gestorben eben daselbst am 19. März 1898. Seine Schulbildung genoss er in der Normal- und Realschule, sodann an der commerciellen Abtheilung des k. k. Polytechnicums in Wien. Nach Beendigung dieses Studienganges, fand er, kaum 16 Jahre alt, Verwendung im Grosshandlungshause M. L. Biedermann, dessen Chef Mitglied der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn war (s. Nr. 162). Ueber Empfehlung des Letzteren fand J. Aufnahme in die Dienste der genannten Eisenbahn-Unternehmung, in denen er 47 Jahre lang verblieb und durch seine Fähigkeiten, ebenso wie durch Strebsamkeit und auch durch günstige Constellationen, bis zum höchsten Range der administrativen Beamten, nämlich bis zu dem eines General-Secretärs emporstieg. Er begann seine Laufbahn am 1. October 1837 als Praktikant, avancirte am 1. Februar 1838 zum Magazineur (in Brünn), am 29. Mai 1840 zum Buchhaltungs-Adjuncten (in Wien), am 16. Mai 1845 zum Vice-Buchhalter, am 1. Jänner 1850 zum Buchhalter, am 1. Jänner 1856 zum Vorstande der Buchhaltung und des administrativen Revisionsamtes, am 22. December 1864 zum General-Secretär-Stellvertreter und wurde am 15. November 1867, als Nachfolger Fellmann's (s. Nr. 939) General-Secretär. Obzwar noch zu den Beamten der alten Schule zählend, bethätigte er sich in seinen jeweiligen Wirkungskreisen doch als Freund sachgemässer Neuerungen. Als Buchhalter modernisirte er die gesellschaftlichen Geschäftsberichte; als Vorstand des Revisionsamtes traf er Massnahmen, welche nicht blos die damals zu Tage getretenen Mängel beseitigten, sondern auch die Controle und deren Handhabung bleibend erweiterten; als General-Secretär-Stellvertreter begann er bereits auf die späterhin vollends durchgesetzte, neuzeitige

Einrichtung der Tarife hinzuarbeiten. Dabei wusste er den Concurrenzen geschickt zu begegnen und durch persönliches Entgegenkommen ausgleichend zu wirken. Auch in rein finanziellen Dingen erwies er sich als gewiegter, die Interessen der Gesellschaft wahrnehmender Sachkundiger. Wie nach Aussen hin war er auch bei dem eigenen Personale, dem er stets fördernd zur Seite gestanden, sehr beliebt. Am 1. October 1884 schied er krankheitshalber aus der Activität. An staatlichen Auszeichnungen sind ihm verliehen worden: der Franz Josef-Orden (8. December 1865), der Orden der Eisernen Krone (3. November 1868), sowie im Zusammenhange damit die Erhebung in den Ritterstand (März 1869) und der Titel und Charakter eines Hofrathes (23. September 1872). — Das Bild wurde 1877 von Dauthage gezeichnet.

941) Bildnis (in Rahmen): Franz Ritter von Stockert, k. k. Regierungsrath, Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, geboren am 10. Februar 1822 zu Stockau in Böhmen, gestorben zu Wien am 23. März 1900. Er absolvirte die technischen Studien an der Prager Polytechnik und trat, nach kurzer Dienstleistung bei der niederösterr. Landesbaudirection, am 23. October 1843 als Ingenieur-Eleve zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn über. Vorerst in Oderberg stationirt, kam er im Jahre 1844 zur Bauleitung der Strecke Leipnik—Oderberg und — nach deren Eröffnung (1847) — zur Bauleitung anderer Strecken, namentlich jener von Oświęcim, nach Dzieditz und Bielitz, wo er schon selbständig und in so erspriesslicher Weise thätig war, dass er fast unmittelbar nach der Eröffnung der letztgenannten Strecke, nämlich am 15. März 1856, zum Ingenieur befördert und auch weiterhin fast ausschliesslich beim Baue und bei der Bahnerhaltung verwendet wurde. In diesem Dienstzweige machte er auch seine ganze Carrière. Er rückte am 1. März 1861 zum Ober-Ingenieur, am 22. December 1864 zum Inspector, am 1. April 1866 zum Ober-Inspector und am 15. Mai 1869 zum Central-Inspector vor. Diesen Posten, auf dem er (in Sachen der Bahnerhaltung) auch Stellvertreter des General-Inspectors Eichler war, versah er bis zu dem am 15. Februar 1884 erfolgten Eintritte in den Ruhestand. Zahlreiche Umgestaltungs- und Erweiterungsbauten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wurden während der Wirksamkeit und unter der Leitung St.'s ausgeführt.

Er war es auch, der zur Anwendung von Stahlschienen in Mittel-Europa den ersten Anstoss gab, indem er schon seit 1861 Puddel-, dann Bessemer-Stahlschienen mit grossem Erfolge auf den Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verlegte und 1866 ein eigenes Schienen-Profil einführte, das durch die günstige Massenvertheilung förmliche Mustergiltigkeit gewann. Wegen seiner Kenntnisse und reichen Erfahrungen wurde St. öfter auch von der Regierung in technischen Eisenbahn-Angelegenheiten zu Rathe gezogen. So z. B. war er Mitglied sowohl des vom Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereine eingesetzten Comités zur Berathung der Arlbergbahn-Frage, als auch der Expertise, welche das Handelsministerium zur Begutachtung des Arlbergbahn-Projectes und der Ausführung desselben einberufen hatte. Er vertrat da beidemale die Ausführung eines tiefliegenden Tunnels durch den Arlberg. Desgleichen stand er in der lebhaften Erörterung, welche Wilhelm von Nördling mit seiner als »Minoritäts-Gutachten« herausgegebenen Brochure: »Die Alternativ-Tracen der Arlbergbahn« hervorgerufen hatte, im Vordertreffen und übte in der zu Beginn des Jahres 1880 unter dem Titel: »Die Alternativ-Tracen der Arlbergbahn und die Brochure des Herrn von Nördling, k. k. Sections-Chef und Generaldirector des österr. Eisenbahnwesens a. D., vom Standpunkte eines Experten der Majorität bei der Enquête im October 1879« veröffentlichten Gegenschrift, scharfe Kritik an der Nördling'schen Streitschrift. Für seine Leistungen erntete St. mehrere staatliche Auszeichnungen; er besass das goldene Verdienstkreuz mit der Krone, den Franz Josef-Orden (seit 1869), den Orden der Eisernen Krone (seit 24. Juni 1874), mit welchem die Erhebung in den Ritterstand verbunden war, und seit 23. Juli 1876 den Titel eines Regierungsrathes. Er war auch Ehrenbürger der Städte Troppau und Mähr.-Ostrau. — Das Bild wurde im Jahre 1873 von Dauthage gezeichnet.

942) Bildnis (in Rahmen): Ludwig Ritter von Becker, Central-Inspector der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, geboren zu Mannheim (nach Anderen zu Seelbach bei Laar, Grossherzogthum Baden) am 10. October 1824, gestorben zu Wien am 27. October 1880. Nachdem er die in seiner Vaterstadt begonnenen Studien an der technischen Hochschule in Karlsruhe vollendet hatte, widmete er sich sogleich dem Eisenbahndienste und war bei verschiedenen Eisenbahn-Unternehmungen Deutschlands

thätig. Im Jahre 1845 ging er aber nach Oesterreich, diente daselbst von 1855—1864 bei der Staatseisenbahn-Gesellschaft u. zw. anfänglich als Ober-Ingenieur, von 1858 an aber als Chef des Zugförderungsdienstes. Am 15. August 1864 trat er als Inspector zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn über. Er genoss schon damals den Ruf eines vorzüglichen Maschinen-Technikers und befestigte denselben in der Folge noch mehr, theils durch seine bei der Nordbahn eingeführten Neuerungen, die alsbald auch bei anderen Bahnen Eingang fanden, theils durch seine mannigfachen Erfindungen, von denen namentlich die Achsbüchsen mit Dochtschmierung von oben (für Mineralöl-Schmierung, welche letztere ebenfalls von ihm, u. zw. schon 1861, in Anwendung gebracht wurde) — ferner die ihm 1870 patentirte Feuerbüchse mit theilweise abgeflachter Decke und Deckenstehbolzen, sowie die von ihm construirte Bremsvorrichtung, allgemeine Verbreitung fanden. Die von ihm ersonnene seitliche Wagenkuppelung wurde zwar vom Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen preisgekrönt, fand jedoch keine praktische Verwerthung. Dass er bei so bedeutenden Fähigkeiten auch rasch vorwärts kam, ist nur natürlich; am 1. April 1866 war er bereits Ober-Inspector und am 15. Mai 1869 Central-Inspector. Diese Stellung nahm er bis zu seinem vorzeitig erfolgten Ableben ein. An staatlichen Auszeichnungen waren ihm zutheil geworden: das goldene Verdienstkreuz (1864), der Franz Josef-Orden (7. Jänner 1867), der Orden der eisernen Krone (6. Juni 1878) und vermöge des letzteren auch die Erhebung in den Ritterstand. — Das Bild wurde im Jahre 1868 von Dauthage gezeichnet.

943) Bild (in Rahmen): Gruppe von Festgästen der am 18. August 1878 stattgefundenen Eröffnung der 20·4 km langen Linie Bielitz—Saybusch (der Kaiser Ferdinands-Nordbahn); aufgenommen an dem vorbezeichneten Eröffnungstage. Im Vordergrunde der Photographie stehen: Directionsmitglied Alfred Lenz, General-Inspector Wilhelm Freiherr von Eichler, General-Secretär Jacob Ritter von Jacobi, Ober-Inspector Gustav Kutilek, Betriebs-Inspector Koppelmann, Sachsl etc. etc. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

944) Album-Cassette (aus schwarzer Leinwand mit Golddruck) enthaltend eine Adresse des Beamtenkörpers der Mähr.-schles. Nordbahn und photographische Abbildungen der Stationen und Bediensteten dieser Bahn; gewidmet anlässlich des zehnjährige

Bestandes derselben (1869—1879) dem General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wilhelm Freiherr von Eichler. Für die meisten Stationen sind zwei Blätter vorhanden; auf einem ist die Station selbst, auf dem anderen hingegen ihr Personal abgebildet, sowie Name und Diensteigenschaft jedes einzelnen Bediensteten angegeben. Inhalt: 1. Brünn (Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn); 2.—3. Chirlitz-Turas; 4.—5. Sokolnitz; 6.—7. Austerlitz - Křenowitz; 8.—9. Rausnitz - Slawikowitz; 10.—11. Wischau; 12.—13. Eywanowitz; 14.—18. Nezamislitz (Kreuzungsstation mit grossem Personalstand); 19.—20. Bedihost; 21.—22. Prossnitz; 23.—24. Wrbatek; 25. Olmütz (weil Nordbahnstation blos Bahnerhaltungs-Section der Mähr.-schles. Nordbahn); 26. Haltestelle Boniowitz; 27.—28. Sternberg; 29. bis 30. Kojetein; 31.—32. Chropin.

945) Bild (in Rahmen): Photographie der festlich geschmückten Locomotive »Chropin«, die am 10. Juni 1880 in der Strecke Weisskirchen—Brünn den Hofzug führte, in welchem Se. Majestät der Kaiser auf der Rückkehr aus Böhmen auch die Markgrafschaft Mähren bereiste. Die Aufnahme des Bildes erfolgte am oberwähnten Tage beim Heizhause in Prerau. (Geschenk des k. k. Regierungsrathes Herrn Zdenko Kuttig.)

* * *

946) Mappe mit 5 aus dem Jahre 1857 stammenden, handgezeichneten Plänen für den Bau eines Administrations-Gebäudes, sowie der Maschinenfabrik der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien.

947) Mappe mit zwei aus dem Jahre 1857 stammenden, handgezeichneten Plänen für ein eisernes Schiebethor der Locomotiv-Monturs-Werkstätte in der Maschinen-Fabrik der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien.

948) Mappe mit Normalien für den Bau und die Ausrüstung der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, ausgefertigt von der Generaldirection der letzteren im Jahre 1856.

Inhalt:

a) Unterbau und Brückenconstructionen, 29 Blatt;

b) Oberbau, 63 Blatt;

c) Hochbau, 22 Blatt;

d) Stations-Ausrüstung, 8 Blatt.

Die Sammlung ist unvollständig.

949) Mappe mit dreizehn photographischen Abbildungen von Baulichkeiten auf den Linien der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, u. zw.:

1. Theissbrücke bei Szegedin, erbaut in den Jahren 1857 bis 1858 von dem gesellschaftlichen Centraldirector Carl v. Ruppert (s. Nr. 958) und eröffnet in Gegenwart Sr. kais. Hoheit des Erzherzogs Albrecht am 2. December 1858.
2. Gitterträgerbrücke über die Gran, nächst der gleichnamigen Station, erbaut im Jahre 1859 vom gesellschaftlichen Centraldirector Carl v. Ruppert, nach dem von ihm ersonnenen und hier zum ersten Male in Oesterreich praktisch angewendeten Systeme: steifprofilirte, halbrunde Hohlcylinder-Stäbe (aus sogenanntem Omega-Eisen) mit grossen Maschenweiten.
3. Ebensolche Gitterträgerbrücke über die Eipel bei Szobb, erbaut im Jahre 1859.

4.—5. Viaduct über das Zsittin-Thal im Zuge der Linie Oravicza—Steyerdorf—Anina, erbaut im Jahre 1863.

6.—7. Tunnels vor der Station Anina der eben genannten Linie. Die rechts neben dem Eingange des Aussentunnels vorhandene kleine, fast viereckige Oeffnung führt in den Stollen, welchen die Staatsverwaltung im Jahre 1854 für die damals von ihr geplante und auch im Unterbau fast vollendete Pferdebahn von Lissava nach Anina ausbrechen liess. Der Bau der Locomotivbahn wurde von der Staatseisenbahn-Gesellschaft in den Jahren 1861—1863, unter theilweiser Benützung der bis dahin brach gelegenen Baulichkeiten für die Pferdebahn, vollführt.

8.—9. Station Anina, Endpunkt der vorgenannten Linie.

10. Gewerkschaft Anina.
11. Aufnahmsgebäude in der Station Budapest der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Auf der Vorderseite des Bildes befindet sich die von dem gesellschaftlichen Baudirector de Serres (s. Nr. 959) geschriebene Zueignung: »à Monsieur le Hofrath Ritter von Eichler« und auf der Rückseite stehen die Worte: »als Erinnerung an den 10. Jänner 1878«. An diesem Tage wurde nämlich das neue Budapester Bahnhofgebäude der Staatseisenbahn-Gesellschaft dem Betriebe übergeben und den Eröffnungs-

Feierlichkeiten hatte unter Anderen auch der General-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Wilhelm Ritter v. Eichler, beigewohnt.

12. Heizhausanlage auf dem Wiener Central-Bahnhofe der Staatseisenbahn-Gesellschaft; diese stammt aus den Siebziger-Jahren und zeigt noch die gradlinige, langgestreckte Grundform (im Gegensatze zu den jetzt bevorzugten rotunden- oder segmentförmigen Heizhäusern).
13. Aufnahmsgebäude der Staatseisenbahn-Gesellschaft in Kralup, Gemeinschaftsstation dieser mit der Buschtěhrader Eisenbahn und der Böhmischen Nordbahn.

950) Schalengussrad (durchschnitten) von Ganz & Comp. in Budapest. Dasselbe ist als Coquillenguss erzeugt, besitzt einen zähen, weichen Körper und eine harte Lauffläche. Abraham Ganz in Ofen begann im Jahre 1854 die Erzeugung solcher Räder, welche alsbald von den um jene Zeit entstandenen Privatbahnen (Staatseisenbahn-Gesellschaft, Südbahn etc.) probeweise in Verwendung genommen wurden und nach Beseitigung der ihnen anfänglich noch angehafteten Mängel (rasche Abnützung) allgemeine Verbreitung fanden. Vorwiegend standen sie bei bremslosen Güterwagen im Gebrauche. Seit etlichen Jahren begegnen sie jedoch einer scharfen Concurrenz durch die nach System Griffon gegossenen Räder.

951) Mappe, enthaltend 46 aus den Jahren 1856—1857 stammende lithographirte Zeichnungen von Normalien für Lastwagen sammt Details, sowie von Wagen- und Tender-Ausrüstungen.

952) Mappe mit Zeichnungen (Massstab 1 : 10) von Locomotiven der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, u. zw.:

a) Dreifach gekuppelte, fünfachsige Tenderlocomotive, System Engerth, projectirt von Günther in Wiener-Neustadt, circa 1855; Zeichnung auf Pausleinwand, 4 Blätter.

b) Personenzug-Tenderlocomotive, System Engerth (8 Blatt) mit zwei gekuppelten Achsen und dreiachsigem Tendergestell. Gebaut im Jahre 1857 von John Cockerill in Seraing.

c) Lastzug-Tenderlocomotive, System Engerth, mit drei gekuppelten Achsen und zweiachsigem Tendergestell; gebaut 1857—1859 von Emil Kessler in Esslingen.

d) Ungekuppelte Schnellzuglocomotive (7 Blatt), geliefert im Jahre 1861 von der gesellschaftlichen Maschinenfabrik in Wien. Eine Locomotive dieser Type mit dem Namen »Duplex« war im Jahre 1863 auf der Weltausstellung in London ausgestellt. Dieselbe besass auf jeder Seite zwei übereinander liegende Cylinder, die auf zwei um 180° versetzte Treibzapfen wirkten. Durch diese Anordnung sollte ein vollkommener Ausgleich der hin- und hergehenden Massen erzielt werden.

e) Personenzug-Tenderlocomotive wie lit. *a*, gebaut 1863 von der gesellschaftlichen Maschinenfabrik in Wien (7 Blatt).

f) Lastzuglocomotive für die Gebirgsbahn Orawitza—Steierdorf, System Engerth, bezw. Engerth-Fink (9 Blatt), gebaut in der gesellschaftlichen Maschinenfabrik in Wien im Jahre 1863—1864. Das Tendergestell dieser Locomotive besitzt zwei gekuppelte Achsen, die durch Vermittlung einer Blindachse mit den Triebachsen der Locomotive gekuppelt sind, so dass das ganze Locomotivgewicht für die Adhäsion nutzbar gemacht ist.

g) Zweifach gekuppelte Personenzuglocomotive mit vorderer Laufachse; geliefert 1847—1850 von der gesellschaftlichen Maschinenfabrik für die k. k. südöstliche Staatsbahn. Die vorliegende Zeichnung stammt aus dem Jahre 1864 und stellt die Locomotive mit den von der Staatseisenbahn-Gesellschaft daran vorgenommenen Aenderungen dar.

h) Zweifach gekuppelte Lastzuglocomotive mit vorderem zweiachsigen Drehgestell; geliefert 1852 von der jetzt gesellschaftlichen Maschinenfabrik in Wien für die k. k. nördliche Staatsbahn. Die vorliegende Zeichnung datirt vom Jahre 1865 und zeigt die Locomotive mit den von der Staatseisenbahn-Gesellschaft daran vorgenommenen Aenderungen.

i) Vierfach gekuppelte Güterzuglocomotive (5 Blatt), gebaut 1867—1869 von der gesellschaftlichen Maschinenfabrik in Wien.

953) Bildnis (in Rahmen): Vincent Jacques Maniel, Generaldirector der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, geboren zu Perpignan am 5. Jänner 1813, gestorben zu Versailles am 23. April 1871. Er war der Sohn eines Steuer-Controleurs, besuchte in seiner Vaterstadt das Collegium, nachher die polytechnische Schule in Paris, woselbst er sich insbesondere für Algebra und analytische Geometrie interessirte und im Jahre 1832 promovirt wurde. Hierauf trat er in die »École de ponts et chaussées« ein, fand schon als Eleve derselben bei grossen Bauten Beschäftigung und wurde, nachdem er die genannte Schule im Jahre 1837 als Erster im Range absolvirt hatte, vorerst dem Secretariate des Conseil, am 24. Juli 1838 aber dem Canalbau in der Garonne (latérial) zugetheilt, wo er sich durch die Projectirung und Ausführung des »pont-canal« über die Garonne in Agen auszeichnete. Am 18. Juli 1840 kam er zum Baue der ursprünglich vom Staate ausgeführten Eisenbahnlinie von Lille und Valenciennes an die belgische Grenze, sodann zum Baue der Linie Paris—Lille, welche sammt der erstgenannten dem Netze der französischen Nordbahn einverleibt wurden, in deren Dienste M. 1846, mit Zustimmung der Regierung, eintrat. Kurz danach mit der Leitung dieser Unternehmung betraut, stand er nun an der Spitze derselben bis er, anlässlich der Constituirung der von den Brüdern Pereire und anderen französischen Geldkräften gegründeten österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, am 1. April 1855 den Posten eines Generaldirectors dieser Gesellschaft übernahm. Der ihm vorausgegangene Ruf und die aussergewöhnliche Machtfülle, mit der seine neue Stellung ausgestaltet war, verliehen ihm gleich von vornherein ein besonderes Prestige. Er vermochte daher die Organisirung des gesellschaftlichen Dienstes in ganz kurzer Zeit und sozusagen völlig nach eigenem Ermessen zu bewirken. Manche der von ihm aus Frankreich herüber genommenen Einrichtungen fanden bald Eingang bei anderen Privatbahnen, und das von ihm eingeführte Besoldungs-Schema übte eine günstige Rückwirkung auf das Ausmass der Bezüge aller österreichischen Eisenbahn-Bediensteten. Dass nicht wenige seiner Neuerungen auch des Beifalles der heimischen Fachmänner entbehrten, that seinem Ansehen und Einflusse keinen Eintrag. Es gelang ihm vielmehr das grosse — die am rechten Donauufer gelegenen Linien: Wien—Kanizsa—Essegg—Semlin,

Ofen—Kanizsa—Pöltschach etc. etc. umfassende — Eisenbahnproject, dessen Urheberschaft ihm zugeschrieben wird, und welches im October 1856 unter der Benennung »Kaiser Franz Josef-Orientbahn« thatsächlich concessionirt wurde, der Verwirklichung zuzuführen und sodann die Leitung dieser neuen Unternehmung (in der ersten Zeit ihres Bestandes, gleichsam namens der dabei betheiligten französischen Capitalisten) ebenfalls an sich zu nehmen. Die von ihm geplante »Alliance« der Kaiser Franz Josef-Orientbahn mit der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, kam jedoch nicht zu Stande, da jene Bahn 1858 in die Südbahn aufging. Vier Jahre später erachtete er seine »Mission in Oesterreich« als beendet; mit 1. Jänner 1863 legte er seine Stelle nieder, kehrte nach Paris zurück, und gehörte nun dem dortigen Comité des Verwaltungsrathes der Staatseisenbahn-Gesellschaft an, bis er 1867 im »Corps des ponts et chaussées« die Stelle eines Conseil-Secretärs übernahm. Am 17. December 1868 wurde er, als Nachfolger Rumeau's, zum General-Inspector dieses Corps ernannt. Er besass mehrere Auszeichnungen, insbesondere den Orden der eisernen Krone etc. — Das Bild wurde im Jahre 1858 von Eybl gezeichnet. (Geschenk der Erben nach Wilh. Freiherrn von Eichler.)

954) Bildnis (in Rahmen), des in voriger Nummer genannten, ersten Generaldirectors der österr. Staatseisenbahn - Gesellschaft. — Original-Bleistiftzeichnung, stammend wahrscheinlich aus dem Jahre 1855.

955) Bildnis (in Rahmen) Leopold Bresson, General-Director der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, geboren 1817 in Lamache (Vosges), gestorben zu Paris am 14. April 1896. Im Alter von 18 Jahren kam er vom Lyceum an die Pariser Polytechnik, nach deren Absolvirung er in die École des ponts et chaussées eintrat. Damals begann auch seine praktische Verwendung im Ingenieurfache, u. zw. bei den Vorarbeiten für elsässische Bahnen; 1843 wurde er der Militärverwaltung in Algier und 1845 dem Marine-Ministerium zugetheilt. Im Jahre 1857 ging er nach Russland. Dort leitete er den Hafenbau in Liban, arbeitete das Bahnproject Liban—Dünaburg und das Hafenproject für Theodosia aus. Nachher war er Betriebsdirector der Linie Moskau—Nischig. Am 18. August 1862 wurde er zum Directions-Adjuncten und nach dem Rücktritte Maniel's (s. Nr. 953) zum Generaldirector der

österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft ernannt, welche Stellung er vom 1. Jänner 1863 bis 1. Juli 1879 inne hatte. Während seiner Wirksamkeit hat die Gesellschaft die Concessionen für das Ergänzungsnetz (Wien—Brünn etc.), für die Linie Chotzen—Braunau und Temesvár—Orsova, sowie für etliche ungarische Localbahnen erworben und alle diese Linien ausgebaut, ferner die Brünn-Rossitzer Bahn an sich gebracht, den Ausbau der rumänischen Bahnen und vorübergehend auch den Betrieb der letzteren übernommen. An österreichischen Auszeichnungen besass er (seit 4. Jänner 1867) das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens und (seit 26. Jänner 1877) den Stern hiezu. — Das Bild ist eine Original-Bleistiftzeichnung von E. Beer wahrscheinlich aus dem Jahre 1863.

956) Bildnis (in Rahmen): Emil Kopp, Generaldirector der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, geboren am 11. Juli 1827 zu Dorlisheim (Elsass), gestorben zu Rheims am 22. September 1887. Nach Absolvirung des Gymnasiums in Strassburg war er Eleve der École polytechnique (1847—1849) und nachher der École des ponts et chaussées in Paris, aus welcher er am 1. November 1851 als Ingenieur des ponts et chaussées in den französischen Staatsdienst eintrat. In den Jahren 1852—1855 war er bei den Wasserbauten im Departement Isère und Ain und am Rhein thätig. Sodann, über Veranlassung des Generaldirectors Maniel (s. Nr. 953) zur österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft berufen, trat K. am 15. März 1856, u. zw. sogleich als General-Inspector für Bau und Bahnerhaltung in die Dienste dieser Gesellschaft. Drei Jahre später (15. April 1859) rückte er aber schon zum Centraldirector (extra statum) vor. Dann war er vom 1. Februar 1860 bis 1. November 1871 Centraldirector des commerciellen und Verkehrsdienstes, ferner bis 5. Juni 1877 Betriebsdirector und von da bis 26. Juni 1879 commercieller Beirath und Generaldirector-Stellvertreter. Vom letzterwähnten Tage an nahm er die durch den Rücktritt Bresson's (s. Nr. 955) eben freigewordene Stelle des gesellschaftlichen Generaldirectors ein, die ihm jedoch kaum drei Jahre lang verblieb. Sein Festhalten an den alten Traditionen und an der Einheitlichkeit des gesellschaftlichen Unternehmens widersprach nämlich den Wünschen der königl. ungar. Regierung und verschärfte die zwischen ihr und der Gesellschaft bestandenen Meinungsverschiedenheiten.

Dies diente einer anders gesinnten und neu emporstrebenden Gruppe von Theilhabern der Gesellschaft zur Veranlassung, sich wegen Beseitigung der Gegensätze directe mit der königl. ungar. Regierung in Verbindung zu setzen. Die bezüglichen, von Edm. Joubert im Vereine mit dem gesellschaftlichen Baudirector de Serres (s. Nr. 959) und dem Secretär des Pariser Comités A. Ronna (s. Nr. 960) geführten Verhandlungen gediehen rasch zum Abschlusse eines Uebereinkommens, welches nebst vielen anderen schwerwiegenden Bestimmungen auch die dualistische Gestaltung des Unternehmens zur Grundbedingung hatte. Als der Verwaltungsrath von dieser Sachlage und deren durch den überwiegenden Actienbesitz der Unterhändler verbürgten Unumstösslichkeit Kenntnis erhielt und sich sofort in die neuen Verhältnisse schickte, zog Generaldirector Kopp daraus die volle Consequenz und legte seine Stelle nieder. Das trug sich in den Tagen vom 21. April bis 6. Mai 1882 zu und kurz darnach übersiedelte K. nach Paris. Er war der letzte Generaldirector der Staatseisenbahn-Gesellschaft, denn nach der Zweitheilung derselben gab es bei ihr keinen solchen Posten mehr. Mit K. schied einer der vorzüglichsten Betriebsmänner aus dem activen Eisenbahndienste, er beherrschte das commercielle Gebiet, war ein geübter Kenner des Controlwesens und der Schöpfer mannigfacher Neuerungen; insbesondere war er der geistige Begründer des Eisenbahn-Central-Abrechnungs-Bureaus. Während seiner langjährigen Wirksamkeit wurden ihm zahlreiche Auszeichnungen zutheil, darunter österreichischerseits der Franz Josef-Orden (21. April 1865), der Orden der eisernen Krone (27. Juli 1868) und wiederholter Ausdruck der a. h. Zufriedenheit. — Von August 1863 an war er Mitglied des Verwaltungsrathes der französischen Staatsbahnen. — Das Bild ist die Reproduction eines im Jahre 1882 von A. Vita in Wien gemalten Portraits (Geschenk der Kopp'schen Familie.)

957) Bildnis (in Rahmen): Wilhelm Freiherr von Engerth, k. k. Hofrath, Generaldirector-Stellvertreter und zuletzt (seit Juli 1879) technischer Beirath der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft etc. etc. (Biographie s. Nr. 411). — Das Bild stammt wahrscheinlich aus dem Jahre 1875.

958) Bildnis (in Rahmen): Carl Ritter von Ruppert, Baudirector der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, geboren zu Neckarelz

im Grossherzogthum Baden, am 13. Mai 1813, gestorben zu Wien am 17. Februar 1881, besuchte das Gymnasium in Mannheim und Constanz, sodann die Polytechnik in Carlsruhe, absolvirte dieselbe 1834, und wirkte dann bis 1840 als Lehrer an der Gewerbeschule in Carlsruhe. Von dort kam er als Ingenieur zur badischen Wasser- und Strassenbau-Direction, die ihn bei der Rheinregulirung, sowie bei Strassenbauten in Waldshut, Achern etc. verwendete. Im Jahre 1844 zum Vorstande der Eisenbahn-Bausection ernannt, leitete er die Umwandlung der Breitspur der badischen Bahnen in die normale Spurweite und mehrere Stationserweiterungen. Diese Thätigkeit setzte er nach seiner 1846 erfolgten Betrauung mit dem Referate über Eisenbahnbau bei der Direction der badischen Eisenbahnen in Mannheim, bezw. nach seiner 1851 erfolgten Ernennung zum technischen Rathe dieser Direction fort, jedoch führte er jetzt auch die Reconstruction grosser Objecte aus und baute die Eisenbrücke bei Offenburg nach seinem eigenen Systeme (s. Nr. 949, Z. 2). Von ihm rührte auch die damals aus Ersparungsrücksichten vielseits angewendete Methode her, abgebrauchte Schienen durch Aufschweissung wieder benützbar zu machen. Seine bedeutendsten Leistungen vollführte er aber in Oesterreich, wohin er von der Staatseisenbahn-Gesellschaft berufen wurde. Dieselbe ernannte ihn am 10. October 1856 zum Centraldirector für die Bauten und legte die Reconstruction ihrer vom Staate übernommenen Linien, wie auch den Ausbau der südöstlichen Strecken in seine Hände. Die Raschheit, mit welcher er diese Arbeiten bewältigte, die Gediegenheit und Eigenart seiner Brückenconstructionen und sonstigen Kunstobjecte (s. Nr. 949, Z. 1—9) gaben seinem Namen alsbald auch in Oesterreich vollen Klang, der nach dem Ausbaue auch des gesellschaftlichen Ergänzungsnetzes (1867 bis 1870) mit dem grossen Centralbahnhofe in Wien, der mächtigen Donaubrücke bei Stadlau, welche die erste stabile Donaubrücke war, ferner mit dem Iglava-Viaducte, dem Leska-Viaducte bei Znaim etc., immer lauter ertönte. Ueber die von ihm ersonnene Brückenconstruction veröffentlichte R. die Schrift: »Neues System für Eisenbrücken grosser Spannweiten«. Im Jahre 1868 entwarf er auch das Project einer Ueberbrückung des Bosporus unter Anwendung der von ihm ersonnenen Vereinigung des Ketten- und Bogensystems. Anlässlich der im Spätherbste 1871 statt-

gefundenen Neugliederung der gesellschaftlichen Geschäftsleitung wurde R. zum Baudirector ernannt; aber schon am 1. Juli 1874 zog er sich in den Ruhestand zurück. Er besass seit 10. Februar 1863 den Franz Josef-Orden und seit 2. December 1870 den Orden der eisernen Krone. — Das Bild wurde im Jahre 1858 von Eybl gezeichnet.

959) Bildnis (in Rahmen): August de Serres-Wieczffinski, Baudirector und zuletzt Vorsitzender des Directoriums für die österreichischen Linien der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, geboren am 28. Juni 1841 zu Bayonne (Basses Pyrénées), gestorben am 22. August 1900 zu Paris. Die höheren Studien absolvirte er an der Pariser Polytechnik, sowie der École des ponts et chaussées, an welcher letzteren er den Grad eines Ingenieurs erwarb. Am 27. September 1867 wurde er als Betriebs-Secretär in die Dienste der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft aufgenommen. Nach vier Monaten erfolgte jedoch schon seine Beförderung zum General-Inspector, in welcher Eigenschaft er Ende 1871 zur Baudirection übersetzt wurde. Inzwischen war er während des deutsch-französischen Krieges an der Seite Gambetta's in hervorragender Weise thätig gewesen. Bei der Baudirection bekleidete er vom 13. Juni 1873 an die Stelle eines Subdirectors bis er am 12. November 1875 zum Baudirector ernannt wurde. Er hat die Linien Temesvár—Orsova, Brünn—Vlarapass, Trencsin—Sillein und viele gesellschaftliche Secundärbahnen ausgeführt, über die Einleitung und den Verlauf der Bauarbeiten auf der ersterwähnten Linie eine Art Denkschrift verfasst und im Vereine mit Battig eine Broschüre über den eisernen Oberbau (dreitheiliges Langschwellen-System) herausgegeben, dessen deutsche Uebersetzung 1879 in Wien erschienen ist. Immer höher strebend, spielte er eine Hauptrolle bei den Vereinbarungen vom April 1882, welche die Umgestaltung der Gesellschaft und den Rücktritt des Generaldirectors Kopp (siehe Nr. 956) zur Folge hatten. Dadurch gewann de S. wirklich die Oberhand, wurde am 23. Juni 1882 zum stellvertretenden und nach dem Rücktritte auch des provisorischen Nachfolgers Kopp's (Oskar Linder), am 19. December 1882 zum eigentlichen Vorsitzenden des Directoriums für die österreichischen Linien ernannt und fungirte auch als Erster in der Leitung der gemeinsamen Dienstzweige der Gesellschaft. Auf diesem Scheitelpunkte

seiner Laufbahn weilte er ungefähr acht Jahre lang; dann erlosch sein Glückstern fast plötzlich. Die königl. ungar. Regierung forderte Ende October 1889, dass die bislang noch einheitlich verwalteten »gemeinsamen« Dienstzweige der Gesellschaft, nämlich das Werkstättenwesen, dann die Directionen für den Baudienst und die Domänen, nach den beiden gesellschaftlichen Netzen getrennt werden sollen — und nachdem der Verwaltungsrath diesem Verlangen (mit Ausnahme der Zweitheilung der Domänenverwaltung) entsprach, gab de S. seine Demission, da er in der Auflösung der gemeinsamen Baudirection eine unerträgliche Einengung seines hauptsächlichsten Wirkungskreises erblickte. Gleichwie also die dualistische Gestaltung der Gesellschaft ihn emporgehoben hatte, veranlasste sie in ihren letzten Ausläufern auch seinen, am 4. April 1890 erfolgten Rücktritt. An österreichischen Decorationen besass er den Orden der eisernen Krone (30. Mai 1878) und das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens mit dem Sterne (29. April 1884). — Das Bild ist eine aus den Achtziger-Jahren stammende Heliogravure von Victor Angerer in Wien.

960) Bildnis (in Rahmen): Anton Ronna, Director der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft, geboren zu London im Jahre 1830 und zuständig nach Paris, wurde am 30. März 1858 in die gesellschaftlichen Dienste aufgenommen und am 19. October 1869 zum Secretär des Pariser Verwaltungsraths-Comité bestellt. Gleich dem gesellschaftlichen Baudirector de Serres (s. Nr. 959) hatte auch er Antheil an den im April 1882 zwischen Pariser Actionären und der königl. ungar. Regierung getroffenen Vereinbarungen über die Zweitheilung der Gesellschaft etc. und gelangte nach deren Umgestaltung auf einen hohen Posten, indem er am 1. April 1883 zum Director der gemeinsamen administrativen Dienstzweige und zugleich auch zum Vorsitzenden im Directorium für die Berg- und Hüttenwerke und die Domänen in Wien ernannt wurde. Am 19. December 1886 über eigenes Ansuchen von der Leitung der ersterwähnten Geschäfte enthoben, behielt er dann nur die Stelle im Domänen-Directorium bis zu der am 31. December 1891 erfolgten gänzlichen Lösung des Dienstverhältnisses. — Das Bild ist ein Lichtdruck von J. Löwy in Wien aus dem Jahre 1883.

961) Bildnis (in Rahmen): Wenzel de Laglio, General-Inspector der Staatseisenbahn-Gesellschaft, geboren zu Prag am 15. März 1815,

gestorben zu Wien am 4. April 1898. Er absolvirte die technischen Studien am Prager Polytechnicum (1834), dann die Landwirthschafts- und Verwaltungskunde, sowie die höhere Mathematik und die Staatsrechnungs-Wissenschaft an der Prager Universität (1837). Ein Jahr früher, am 12. Juni 1836 hatte er als unentgeltlicher Praktikant beim k. k. Landes-Unterkammeramte in Prag Dienste genommen, nahm jedoch am 27. Juni 1840 die Stelle eines Adjuncten der Lehrkanzel für Mechanik, Physik und Maschinenzeichnen am polytechnischen Institute in Prag an, und versah dieselbe bis zu seinem am 8. Juni 1844 erfolgten Eintritte in den Staatseisenbahndienst, den er als Assistent für das Maschinenwesen bei der k. k. Generaldirection der österr. Staatseisenbahnen begann. Von dieser Behörde wurde er am 23. Jänner 1846 zur Ueberwachung des Betriebes der verpachteten südlichen Staatseisenbahn nach Graz entsendet, am 13. August 1846 zum Ingenieur befördert und vom 20. October 1849 an als Controlsorgan beim Pachtbetriebe der k. k. nördlichen Staatseisenbahn, nach der Auflösung des Pachtverhältnisses aber als Leiter der Hauptwerkstätte in Prag verwendet. Am 1. December 1851 zum Ober-Ingenieur und Vorstand der Hauptwerkstätte in Pest befördert, wirkte er auf diesem Posten bis nach dem Verkaufe der staatlichen Linien an die österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, in deren Dienste er am 13. December 1855 übertrat. Fortan in der Centrale bei der Zugförderungs-Abtheilung wirkend, rückte er bereits am 7. November 1856 zum Inspector, drei Jahre später — am 16. December 1859 — zum Ober-Inspector und am 8. November 1867 zum General-Inspector vor. Am 31. Juli 1872 wurde er, anlässlich der Vereinigung des Werkstättendienstes mit der Zugförderung, zum Vorstand-Stellvertreter der Abtheilung für das gesammte Maschinenwesen ernannt. Damit fand seine Laufbahn einen vorzeitigen Abschluss. Meinungsverschiedenheiten mit der Direction veranlassten ihn schon am 1. Jänner 1873 aus der Activität zu scheiden, in der er sich immer durch vollkommene Sachkenntnis und unbeugsamen Gerechtigkeitssinn hervorgethan hat. Er war der Erste, der Versuche mit der Verwendung von Kleinkohle zur Locomotivfeuerung anstellen liess, und ihm hatte das Personal der Staatseisenbahn-Gesellschaft die Einführung der Prämien für Ersparnisse beim Brenn-, Schmier- und Putz-

material-Verbrauche zu danken. In humanitärer Hinsicht hat de L. sich durch die im Jahre 1864 bewirkte Gründung des Unterstützungs-Vereines von Beamten und Diener der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (des sogenannten »De Laglio-Vereines«), der als »Lebensversicherungs-Verein von Eisenbahn-Bediensteten« noch fortbesteht, bedeutende Verdienste erworben. Diese Vereinigung war aber auch Mitursache der Frictionen, welche de L. bestimmten, schon im 58. Lebensjahre in den Ruhestand einzutreten. Zur Zeit der Gründung jenes Vereines betheiligte sich de L. auch an der Inslebenrufung des Ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österr.-ungar. Monarchie, bei dem er 1866—1878 als Verwaltungsrath, bezw. von 1868—1876 als Vicepräsident fungirte. Am 11. December 1872 wurde ihm der Franz Josef-Orden verliehen. — Das Bild wurde im Jahre 1867 von Eybl gezeichnet.

962 Mappe (aus schwarzer Leinwand mit Golddruck), enthaltend eine umfassende, graphische Statistik der Entwicklung der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Diese aus dem Jahre 1880 stammende und bis auf die Gründung der genannten Unternehmung (1855) zurückreichende Darstellung enthält folgende 53 farbige, mit französischem Texte versehene Tafeln: 1. Gesellschafts-Capital, 1855—1880, gegliedert nach Actien und Obligationen und nach den einzelnen Netzen der Gesellschaft; 2. Anlagekosten der gesellschaftlichen Eisenbahnnetze und der Domänen von 1855—1880; 3. Kosten des Fahrparkes und der Werkstätten (erste Herstellung) 1855—1880; 4. Einnahmen, Ausgaben und Reinertrag des alten Netzes von 1856—1880; 5. Einnahmen, Ausgaben und Reinertrag der Domänen von 1856—1880; 6. und 7. Gewinn- und Verlust-Conti der Domänen (nach den verschiedenen Bezirken) und der Maschinenfabrik in Wien von 1865—1880; 8. Reinertrag aus dem Betriebe und den Fondsanlagen des alten Netzes von 1856—1880; 9. Verwendung des Reinertrages von 1856—1880; 10. Stand des Pensionsfondes 1857—1880; 11. Stand des Provisionsfondes und der Unterstützungs-Cassa 1860—1880; 12. Totalausgaben und Betriebs-Coëfficient des Gesammtnetzes 1856—1880; 13. Totalausgaben des Gesammtnetzes, umgelegt auf Bahn-, Zugs- und 100 Bruttotonnen-Kilometer von 1856—1880; 14.—16. ebensolche Darstellung der Betriebs-Auslagen des Gesammtnetzes auch in ihrer Gliederung

nach den verschiedenen Dienstzweigen; 17. und 18. Gliederung der Totalausgaben des Gesammtnetzes nach den verschiedenen Dienstzweigen 1857—1880; 19.—23. ebensolche Darstellung der Ausgaben per Betriebs- und Zugskilometer; 24. Einnahmen, Ausgaben und Reinertrag des Gesammtnetzes, umgelegt auf Bahn- und Zugskilometer 1857—1880; 25.—29. Detailstatistik des Personen- und Güterverkehres von 1856 resp. 1864—1880; 30.—35. Güterverkehr zwischen den einzelnen Stationen im Jahre 1880; 36. und 37. Vergleichung der gesammten und der kilometrischen Einnahmen und Ausgaben auf den österreichisch-ungarischen und den französischen Eisenbahnen im Jahre 1879; 38. a, b, 40. a, b und 41. Frachtenbewegung nach den einzelnen Stationen und Waarengattungen im Jahre 1880; 42. und 43. Kilometrische Einnahmen nach Sectionen 1861—1880; 44. a, b, 45. a, b, 46. a, b, streckenweise Einnahms-Ergebnisse in den Jahren 1861, 1863 und 1871; 47. kilometrische Auslagen per Reisenden und per Tonne Fracht in den Jahren 1865—1880.

* * *

963)—968) Sechs grosse Hefte mit Plänen für die Bauausführung aut verschiedenen Linien der Südbahn, u. zw.:

963) Normalpläne für den Unterbau der Kaiser Franz Josef-Orientbahn, 35 Blätter. Diese Bahn, welche aus den Linien Wien—Oedenburg—Kanisza—Essegg—Semlin, Pöltschach—Ofen und verschiedenen Zweigbahnen bestehen sollte, wurde am 24. August 1856 concessionirt und am 1. Jänner 1859 mit der Südbahn vereinigt.

964) Normalpläne für den Oberbau und die mechanische Einrichtung der Kaiser Franz Josef-Orientbahn, 50 Blätter;

965) Normalpläne für den Hochbau der Kaiser Franz Josef-Orientbahn, 45 Blätter;

966) Pläne verschiedener »wichtiger Bauten« auf der Linie Wien—Triest, 36 Blätter (Situationspläne, Unter- und Hochbau-Objecte, Wasserhebewerke etc.);

967) Pläne verschiedener »wichtiger Bauten« auf den ungarischen, croatischen und kärntnerischen Linien der Südbahn, 49 Blätter (Situationspläne, Unter- und Hochbau-Objecte, Walzwerk in Graz, Silos in Triest);

968) Normalpläne für den Unterbau der Linie Innsbruck—Bozen (Brennerbahn), 50 Blätter und eine vergleichende Uebersicht der verschiedenen Masse.

Diese Hefte bilden das Werk: »Oesterreichische Eisenbahnen, entworfen und ausgeführt in den Jahren 1857 bis 1867 unter der Leitung von Carl von Etzel; Wien, Beck'sche Universitäts-Buchhandlung.«

969) Foliant mit Normalien für eiserne Brücken der Südbahnlinien Innsbruck—Bozen (Brenner Bahn) und Marburg—Villach ungefähr aus den Jahren 1859—1866. Die Normalien für die ersterwähnte Linie sind von Pressel unterfertigt und in einem zuliegenden kleinen Hefte textlich erläutert.

970) Grosses Heft mit zehn lithographirten Normalien für Gitterbrücken von 180 Fuss Lichtweite (Fahrbahn unten) der Linie Innsbruck—Bozen; ungefähr aus den Jahren 1864—1865.

971)—**972**) Zwei Folianten mit Normalien für eiserne Brücken der Südbahn von Wilhelm Pressel aus den Jahren 1867—1868, u. zw.:
971) Brücken von 3—16 m Stützweite;
972) Brücken mit 16—30 m und mit 40—100 m Stützweite.

973)—**974**) Foliant (in schwarzer Leinwand mit Golddruck): »Normalien für hölzerne Brücken« der Südbahn. Sämmtliche Zeichnungen (26 Blätter) sind farbig angelegte Lithographien aus der Mitte der Sechziger-Jahre und unterfertigt von W. Pressel. Ein separat gebundenes Heft (Nr. 974) enthält die von W. Pressel unterm 10. Februar 1867 ausgegebenen textlichen Erläuterungen zu jenen Normalien.

975) Foliant (in brauner Leinwand mit Golddruck): »Typen der Mobilar- und Inventar-Gegenstände der Südbahn«. Die ursprünglichen Zeichnungen (Lithographien) stammen aus der Zeit von 1860—1870, die Ergänzungen (Oleate) hingegen aus den Jahren 1870—1880.

976) Mappe mit Plänen der von der Südbahn-Gesellschaft ausgeführten Neu- und Erweiterungsbauten im Bahnhofe Marburg. Inhalt: Hauptplan der Gesammtanlage des Bahnhofes, sowie der Werkstätten und Arbeiter-Colonie; Grundriss der Werkstättenanlagen; Hauptansicht, sowie Längen- und Querschnitte der Werkstätten-Bauten; verschiedene Details. Sämmtliche Pläne

sind Handzeichnungen, tragen die Unterschriften: »Wilhelm« und »Flattich« und stammen zumeist aus den Jahren 1864 und 1865. (Geschenk des Herrn Wilhelm von Flattich.)

977) »Instructionen über die Ausführung der Brenner-Bahn; für die bauleitenden Beamten zusammengestellt von der Bau-Inspection Innsbruck im Jahre 1864—1865.« Autographie mit zahlreichen Plänen und Tabellen.

978) Bild, Aquarell (in Rahmen), Project für die Erweiterung der Hafen- und Bahnanlagen in Triest; entworfen im Jahre 1865 von dem damaligen Hochbau-Ober-Inspector der Südbahn, Wilhelm Flattich. (Geschenk des Genannten.)

979)—**981**) Drei Folianten (in braunem Leder mit Golddruck) enthaltend Normalien für Hochbau und mechanische Ausrüstung auf verschiedenen Linien der Südbahn, aus der Zeit von 1865 bis 1871, u. zw.:

979) Detailpläne für Reconstructionen an Aufnahmsgebäuden der Linie Wien—Triest, verschiedene neue Hochbauten, Administrations- und Wohngebäude etc., 132 Blätter;

980) Normalien für Hochbauten der ungarischen und croatischen Linien, 200 Blätter;

981) Normalien für Hochbauten der Brenner Bahn von Innsbruck bis Bozen, 90 Blätter.

Jedem Folianten ist ein genaues Inhalts-Verzeichnis beigegeben, welches folgende Signaturen trägt: Der Ober-Inspector F. Wilhelm; der Generaldirector Bontoux; der Director des Hochbaues W. Flattich.

982) Mappentasche (schwarze Leinwand mit Golddruck), enthaltend die Beschreibung der in den Jahren 1867 und 1868 unter der Leitung Wilhelm Pressel's ausgeführten Strombauten an der Drau und Mur bei Legrad (Linie Keresztur—Barcs der Südbahn). Dem Texte sind sechs farbige Lithographien mit bildlichen Darstellungen jener Arbeiten beigegeben.

983) Grosses Heft: »Project für die Umgestaltung des Aufnahmsgebäudes am Südbahnhofe in Wien«; zehn Lithographien (Situation, Grundrisse, Schnitte, Ansichten etc.), unterfertigt: W. Flattich, Ober-Inspector, und stammend aus der Zeit von 1868—1869. (Geschenk des Genannten.)

984) Fascikel mit Plänen für den von der Südbahn-Gesellschaft unter Leitung ihres Directors für Hochbau, Wilhelm Flattich in der Zeit von 1869—1870 ausgeführten Getreide-Speicher (Silos) am Bahnhofe in Triest. (Geschenk des Genannten.)

985)—987) Drei grosse Hefte mit Normalien für Unterbau, Oberbau und Bahnabschluss der Südbahn, und zwar: Nr. 985 Unterbau (28 Blätter), Nr. 986 Oberbau (17 Blätter), Nr. 987 Abschluss der Bahn (8 Blätter). Die Zeichnungen sind Lithographien, theilweise in Farben angelegt, von Pressel oder Prenninger unterfertigt und stammen aus den Jahren 1869—1871.

988) Foliant mit Original-Zeichnungen von Mobilien, Beleuchtungs-Gegenständen und Baulichkeiten der Südbahnlinie Wien—Graz, von dem gesellschaftlichen Director Wilhelm von Flattich, 1870—1880. (Geschenk des Genannten.)

989)—990) »Der Eisenbahn-Hochbau in seiner Durchführung auf den Linien der Südbahn - Gesellschaft von Wilhelm Flattich, Architekt der Südbahn-Gesellschaft, unter Mitwirkung des Architekten Franz Wilhelm; Wien 1873«. Inhalt: I. Abtheilung. Bahnhof Innsbruck und Hochbauten der Brenner-Bahn. II. Abtheilung. Arbeiter-Colonie zu Marburg. III. Abtheilung. Anschlussstation Franzensfeste. IV. Abtheilung. Südbahnhof Wien, Aufnahmsgebäude mit Halle. V. Abtheilung. Linie Villach — Franzensfeste (Pusterthalbahn). Dieser ausführlichen Beschreibung aller jener Bauten sind einzelne Pläne beigegeben. Ausserdem gehört zu dem Werke der grosse Atlas (Nr. 990) mit 96 Tafeln. (Geschenk des Herrn Wilhelm Ritter von Flattich.)

991) Mappe mit fünf auf Leinwand aufgezogenen, handgezeichneten Plänen, welche die Entwicklung des Südbahnhofes in Triest veranschaulichen; denn sie zeigen: 1. die Situation vor der Bauausführung; 2. das Bauproject vom Jahre 1857; ferner 3. das Project vom Jahre 1865, welches später auf Antrag Flattich's abgeändert wurde; 4. die Anlage, wie sie Ende December 1870 bestanden hat und 5. die Anlage nach den Ausführungen im Jahre 1877. (Geschenk des Herrn Wilhelm von Flattich.)

992) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der noch vom Staate erbauten und am 24. November 1858 eröffneten, jedoch schon vorher an die Südbahn verkauften Linie Kufstein—Innsbruck; aufgelegt im Jahre 1859. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

993) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 1. Juni 1860 eröffneten Südbahn-Linie Uj-Szöny—Stuhlweissenburg; aufgelegt im Jahre 1861. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

994) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 1. April 1861 in ihrer ganzen Ausdehnung eröffneten Südbahn-Linie Pragerhof—Ofen; aufgelegt im Jahre 1862. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

995)—996) Zwei Bände (in brauner Leinwand mit Golddruck), enthaltend die Situationspläne sämmtlicher Stationen der Südbahn-Linie Wien—Triest nach dem Stande von 1862—1863, u. zw.: Nr. 995, betreffend die Strecke Wien—Graz und Nr. 996, betreffend die Strecke Graz—Triest.

997) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 21. September 1865, ihrer ganzen Ausdehnung nach eröffneten Südbahn-Linie Neustadt—Kanizsa; aufgelegt im Jahre 1866. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

998) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 1. Juni 1865 eröffneten Südbahn-Linie Agram—Carlstadt; aufgelegt im Jahre 1868. Diese Linie ist am 1. Juli 1880 in das Eigenthum des ungar. Staates übergegangen. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

999) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 1. September 1868 eröffneten Südbahn-Linie Kanizsa—Barcs, aufgelegt im Jahre 1869. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1000) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 24. August 1867 eröffneten Südbahn-Linie Innsbruck—Bozen (Brenner Bahn); aufgelegt im Jahre 1869. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1001) Situationsplan (gebunden, in Taschenformat) der am 24. August 1867 eröffneten Südbahn-Linie Innsbruck—Bozen (Brenner Bahn); aufgelegt im Jahre 1869. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1002) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 1. September 1868 eröffneten Südbahn-Linie Bruck—Leoben; aufgelegt im Jahre 1870. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1003) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat), der am 20. November 1871 eröffneten Südbahn-Linie Villach—Franzensfeste (Pusterthalbahn); aufgelegt im Jahre 1873. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1004) Situationsplan (gebunden) der am 25. Juni 1873 eröffneten Südbahn-Linie St. Peter—Fiume; aufgelegt 1873. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1005) Längenprofil (gebunden) der am 25. Juni 1873 eröffneten Südbahn-Linie St. Peter—Fiume; aufgelegt im Jahre 1873. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1006) Längenprofil (gebunden, in Taschenformat) der am 7. Mai 1874 eröffneten Linie Meidling—Pottendorf, deren Betrieb die Südbahn auf die ganze Concessionsdauer gepachtet hat; aufgelegt im Jahre 1875. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1007) Längenprofil (in Rahmen) der Pusterthalbahn (vgl. Nr. 1003); farbige Handzeichnung aus dem Jahre 1878. Massstab für die Längen 1 : 1,000.000, für die Höhen 1 : 5000. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1008) Längenprofil (in Rahmen) der Brenner-Bahn (vgl. Nr. 1000); farbige Handzeichnung aus dem Jahre 1878. Massstab für die Längen 1 : 100.000, für die Höhen 1 : 5000. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1009) Bild (in Rahmen): Ansicht von Pettau an der Südbahn-Linie Pragerhof—Ofen nebst der dortigen Eisenbahnbrücke über die Drau; Tondruck aus dem Jahre 1860.

1010) Bild (in Rahmen): Ansicht von Schloss Faal in Steiermark nebst der dort vorüberführenden Trace der Südbahn-Linie Marburg—Klagenfurt. Tondruck aus dem Jahre 1863.

1011) Album (rother Leinwandeinband mit Golddruck). »Die Brenner-Bahn. Reiseerinnerung von Adolf Obermüller. München, Max Ravizza« (wahrscheinlich aus dem Jahre 1867). Inhalt: 1. Innsbruck vom Adamkeller aus; 2. Tunnel durch den Berg Isel; 3. Eisenbahn und Strasse mit der Stefansbrücke; 4. Tunnel durch den Schlossberg bei Matrei; 5. Steinach; 6. Stafflach und Tunnel von Jodock; 7. Gries; 8. Brenner-See; 9. Brenner-Passhöhe; 9a. Mühle und Ursprung der Eisack; 10. Tunnel Schelleberg und Pantigl; 11. Gossensass und Pflertschthal; 12. Sterzing;

13. Ruinen Sprechenstein und Reifenstein; 14. Franzensfeste; 15. Brixen; 16. Klausen und Kloster Seben; 17. Trostburg; 18. Eisack - Klamm; 19. Brücke und Tunnel bei Atzwang; 20. Felsenbett bei Eisack; 21. Steg und die Spitzen des Schlern; 22. Knutersweg und Tunnel; 23. Blumau und Rosengarten; 24. Bozen. — Diesen von Obermüller gezeichneten und von Gunkel und Kurz gestochenen Ansichten ist eine kurze textliche Beschreibung der Linie Innsbruck—Bozen vorangestellt.

1012) Bild, Aquarell (in Rahmen): Winterlandschaft bei Gossensass mit Veranschaulichung der an den dortigen Lehnen entwickelten grossen Kehrschleife im Tracenzuge der 1867 vollendeten Brenner-Bahn; nach der Natur gemalt von Anton Hlaváček (etc. wie bei Nr. 370).

1013) Bild, Aquarell (in Rahmen): Südbahnhof in Wien, u. zw. Stirnansicht und Grundriss des Aufnahmsgebäudes in seiner dermaligen Gestalt, welche es durch die von der Südbahn-Gesellschaft in den Jahren 1869—1874 vollführte Umgestaltung des alten 1840—1841 erbauten Bahnhofes der Wien-Gloggnitzer Bahn (s. Nr. 214) erhalten hat. Der Umbau wurde durch den gesellschaftlichen Director für Hochbau, Wilhelm Flattich und nach den Plänen desselben ausgeführt. (Geschenk des Genannten.)

1014) Bild, Sepia-Handzeichnung (in Rahmen): Vestibule des neuen Wiener Südbahnhofes (etc. wie bei Nr. 1013).

1015) Wandtafel mit photographischer Abbildung der Aufstellung des Hallen-Dachstuhles im dermaligen Wiener Südbahnhofe; aufgenommen während des Umbaues im Jahre 1870 (vgl. Nr. 1013). Aus dem Bilde ist auch die Gestalt der alten Bahnhofhalle zu ersehen und die Gerüstung für die Umgestaltungs-Arbeiten, welche ohne jede Störung des Betriebsdienstes bewerkstelligt wurden.

1016) Album-Cassette (aus rothem Leder mit Golddruck), enthaltend Photographien der im Jahre 1871 vollendeten Linie Villach—Franzensfeste (Pusterthalbahn). Inhalt: 1. Kalligraphisch ausgeführtes Widmungsblatt, womit der Erbauer dieser Linie Carl Prenninger, Baudirector der Südbahn, die Abbildungen dem Präsidenten des k. k. Obersten Gerichtshofes, Excellenz Anton Ritter von Schmerling, als dem Förderer der Kunst und Wissenschaft, verehrte; 2. General-Längenprofil. Uebersichts-Situation,

Brücke über den Vallerbach bei Mühlbach, Brücke über die Eisack bei Franzensfeste und Brücke über die Rienz bei Percha; 3. Stadt Villach; 4. Brücke über den Lieserfluss bei Spital; 5. und 6. Brücke über den Draufluss bei Ober-Drauburg; 7. Stadt Lienz; 8. Aufnahmsgebäude in Lienz; 9. Heizhaus in Lienz; 10. Lienzer Klause gegen Westen; 11. Lienzer Klause gegen Osten; 12. Station Abfaltersbach; 13. Station Innichen; 14. Station Toblach; 15. Monte Cristallo bei Ampezzo; 16. Station Niederdorf; 17. Welsberg; 18. Brücke über den Furkelbach bei Olang; 19. und 20. Viaduct über die Rienz bei Percha; 21. Tunneleingang bei der Lamprechtsburg; 22. Stadt Bruneck; 23. Ansicht bei St. Lorenzen; 24. Brücke über den Gaderbach bei St. Lorenzen; 25. Brücke über den Vallerbach bei Mühlbach; 26. und 27. Viaduct über den Eisackfluss bei Franzensfeste; 28. die Franzensfeste.

1017) Bild, Aquarell (in Rahmen): Landschaft bei Bruneck mit Veranschaulichung der weitausgreifenden, die genannte Stadt umkreisenden Schleife im Tracenzuge der 1871 vollendeten Pusterthalbahn; nach der Natur gemalt von Anton Hlaváček (etc. wie bei Nr. 370).

1018) Bild, Aquarell (in Rahmen): »Aufnahmsgebäude Kufstein, und zwar: bahnseitige Längsansicht, nördliche und südliche Seitenansicht, Schnitt durch Wartsaal III. Classe, Schnitt durch Vestibule und Revisionshalle, Parterre-Grundriss. Das Bild stammt aus der Zeit von 1875—1877 und veranschaulicht die damals durch die Südbahn-Gesellschaft bewirkte Umgestaltung des im Jahre 1858 von der Staatsverwaltung vollendeten Grenzbahnhofes der Nordtiroler Bahn. Der Umbau wurde von dem gesellschaftlichen Director für Hochbau, Wilhelm Flattich und nach den Plänen desselben ausgeführt. (Geschenk des Genannten.)

1019) Bild, Aquarell (in Rahmen): Gepäckhalle in dem neuen Bahnhofgebäude zu Kufstein (etc. wie bei Nr. 1018).

1020) Bild, Aquarell (in Rahmen): Südbahnhof in Triest, und zwar: Stirn- und Längenansicht; Vestibule, Halle, Grundriss. Das Bild stammt aus der Zeit der Umgestaltung des Triester Bahnhofes, d. i. aus den Jahren 1875—1879 und trägt die Signaturen: F. Wilhelm, W. Flattich. (Geschenk des Letztgenannten.)

1021) Wandtafel mit photographischer Abbildung der Aufstellung des Hallen-Dachstuhles im neuen Südbahnhofe zu Triest; aufgenommen im Jahre 1878. (Geschenk des Herrn W. Flattich.)

1022) Bild, Aquarell (in Rahmen): Project einer Ausladestelle mit Magazin im Hafen von Triest nächst dem dortigen Südbahnhofe; entworfen im Juli 1876 vom gesellschaftlichen Director für Hochbau Wilhelm Flattich. (Geschenk des Genannten.)

1023) Bild, Aquarell (in Rahmen), Bahnhof und Hafenanlagen in Triest 1874—1879 nach deren Umgestaltung durch die Südbahn-Gesellschaft, auf Grundlage des vom gesellschaftlichen Director für Hochbau, Wilhelm Flattich, im Jahre 1877 ausgearbeiteten Projectes. (Geschenk des Genannten.)

1024) Mappe mit 29 Photographien von Personen- und Güterzuglocomotiven, und 10 Photographien von Personen- und Güterwagen der Südbahn. Die Sammlung stammt aus dem Jahre 1862. Die Namen der Erbauer und die Hauptdimensionen der Locomotiven sind auf den Bildern angegeben.

1025) Mappe mit Zeichnungen und Photographien von Locomotiven und Tendern der Südbahn.

Inhalt:

a) Lithographien von Locomotiv- und Tendertypen (41 Blätter), geordnet nach dem Serien-Schema der Südbahn vom Jahre 1868. Die Mehrzahl dieser Fahrbetriebsmittel rührt jedoch noch von der k. k. südlichen Staatsbahn her, welche dieselben vom Jahre 1846 an beschafft und beim Verkaufe der staatlichen Linien an die Südbahn übergeben hat. Die Bezugsquellen, wie auch die Dimensionen sind auf den Zeichnungen angegeben.

b) Photographie einer Güterzuglocomotive (Nr. 1010), gebaut im Jahre 1872 von G. Sigl in Wiener-Neustadt. Die Maschine hat vier gekuppelte Achsen, Innenrahmen und eine aussen befindliche Stephenson-Steuerung. Die Dimensionen sind am Bilde angegeben.

c) Photographie einer Güterzuglocomotive (Nr. 1610). Dieselbe ruht auf drei vor der Feuerkiste gelagerten Achsen, die miteinander gekuppelt sind. Rahmen und Steuerung liegen innen. Solche Maschinen wurden im Jahre 1876

von den Locomotiv-Fabriken in Wiener-Neustadt und Floridsdorf gebaut. Die Hauptdimensionen sind am Bilde angegeben.

1026) Bildnis (in Rahmen): Gustav von Lapeyrière, Generaldirector der Südbahn, geboren zu Paris im Jahre 1816, gestorben zu Wien, am 16. December 1861, studirte zunächst an der Pariser Polytechnik, dann an der École des ponts et chaussées, welche ihm den Grad eines Ingenieurs zuerkannte. Nach mehrjähriger anderweitiger Verwendung in seiner Heimat, war er in Gemeinschaft mit Jacques Lafitte, Emil Pereire, Blount u. A. der Gründer verschiedener Eisenbahnen in Frankreich und Belgien, sodann Generaldirector der französischen Westbahn, bis er von den französischen Capitalisten, welche dem Staate die italienischen Linien und hierauf auch die k. k. südliche Staatsbahn etc. abgekauft und im Wege von Fusionirungen die »südliche Staats-, lombard.-venetianische Eisenbahn-Gesellschaft« gebildet hatten, an die Spitze derselben gestellt wurde. Er trat seinen Posten am 6. Februar 1859, also fast unmittelbar nach dem Vollzuge der erwähnten Vereinigungen, an und war sohin der erste Generaldirector jener grossen, schon damals kurzweg »Südbahn« genannten Eisenbahn-Unternehmung. Dadurch aber, dass er während der Kriegsereignisse im Jahre 1859 sich seiner Wirksamkeit einstweilen begeben musste und kaum zwei Jahre nachher aus dem Leben schied, war dieselbe eine nur sehr kurze. Gleichwohl blieb ihm ein gutes Andenken bewahrt; denn er erwies sich als ein reich begabter, schaffensfreudiger Mann und dem Personale stets sehr wohlwollend. — Das Bild ist eine Original-Bleistiftzeichnung von Kriehuber aus dem Jahre 1861.

1027) Bildnis (in Rahmen): Eugen Bontoux, Generaldirector der Südbahn, geboren am 10. December 1820 zu Embrun, Departements des Nantes alpes in Frankreich, absolvirte die polytechnische Schule, dann die École des ponts et chaussées in Paris, die er mit dem Grade eines Ingenieurs verliess, und fand dann bei der französischen Nordbahn und Südbahn Gelegenheit sich auch praktische Kenntnisse des Eisenbahnwesens zu erwerben. Bei der Gründung der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft berief ihn Maniel (s. Nr. 953) zum commerciellen Director derselben (2. Mai 1856). Kaum vier Jahre nachher vertauschte er aber diesen Posten mit demjenigen eines commerciellen

Directors der Südbahn, in deren Dienste er — alsbald gefolgt von mehreren anderen Beamten der ersterwähnten Gesellschaft — am 1. Februar 1860 übertrat. In dieser Stellung, wie auch nach seiner Beförderung zum Betriebsdirector (1862) wirkte er für die Regelung, bezw. gänzliche Umformung der Tarife und des commerciellen Betriebes der Südbahn. Damals schrieb er auch, gleichsam als Commentar zu den Neuerungen, die Broschüren: »Ungarn und die Ernährung Europas« (Wien 1861) und »die Tarife der Südbahn« (Wien 1864). Nach dem Rücktritte Michel's zum Generaldirector ernannt (1869), leitete B. nunmehr sämmtliche Dienstzweige der zu jener Zeit grössten Eisenbahn-Unternehmung Oesterreichs. Während seiner Geschäftsführung gelangten die Linien Villach—Franzensfeste und St. Peter—Fiume zum Ausbaue, wurde die Legung des zweiten Geleises in der Linie Wien—Triest fortgesetzt, bezw. vollendet, der Umbau der Bahnhöfe in Wien, Graz, Triest, Kufstein etc. bewerkstelligt, das Betriebsmaterial bedeutend vermehrt, der Betrieb der Wien—Pottendorfer und der Leoben—Vordernberger Bahn übernommen — und die seit 15 Jahren schon in Schwebe gewesene Frage der Umgestaltung der Südbahn in eine rein inländische Unternehmung, d. h. die Trennung ihrer beiden Netze endlich gelöst (1876). — In der vom Handelsminister Dr. Banhans einberufenen Expertise über die Arlbergbahn (Februar 1872) sprach B. sich für den tiefsten Tunnel und zugleich als Erster für den Staatsbau aus. Auch an die königl. ungar. Regierung hat er wiederholt fachmännische Gutachten abgegeben. Sein Schaffensdrang und weitgehender Unternehmungsgeist vermochte ihn auch zur Betheiligung an verschiedenen Industrien, an Bahnbauten in Ungarn (Zákány—Agram, Hatvan—Miskolcz, Raab—Graz) und an sonstigen Privat-Unternehmungen; seinem Wohlthätigkeitssinne verdankten mannigfache Wohlfahrts-Einrichtungen für das Personal (darunter das Kinderasyl in Meidling) ihr Entstehen. In dem Streben, sich auf politischem Gebiete ebenfalls hervorzuthun, nahm er ein Mandat in die französische Kammer an. Dies war aber unvereinbar mit seiner Stellung in Oesterreich und der Verwaltungsrath der Südbahn legte ihm nahe, den Generaldirector-Posten aufzugeben, was er dann auch am 24. Jänner 1878 that. Völlig aus dem Verbande der Südbahn geschieden ist er jedoch erst im Jahre 1882; denn bis

dahin war er noch technischer Consulent der Gesellschaft. Gleich in der ersten Zeit seiner Wirksamkeit bei der Südbahn wurde B. mit dem Leopolds-Orden (1866) und mit dem Comthurkreuze des Franz Josef-Ordens (1869) ausgezeichnet. Nach dem Scheiden aus dem Dienste der genannten Gesellschaft schuf B. mannigfache Industrie-Unternehmungen und Finanz-Institute; zu diesen zählten namentlich die Oesterr. Länderbank und die französische Union générale. Der Untergang der letzteren zog auch B. in arge Mitleidenschaft; er lebte dann jahrelang als Ingenieur und Unternehmer von Eisenbahnbauten in Spanien, von wo er erst in der Neuzeit wieder nach Paris zurückkehrte. — Das Bild ist die Reproduction einer aus dem Jahre 1881 stammenden Photographie. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1028) Bildnis (in Rahmen): Friedrich Julius Schüler, Generaldirector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, geboren zu Bitsch im Elsass am 8. April 1832, gestorben zu Mödling am 29. Mai 1894. Er besuchte die Schulen seiner Heimat und nachher die Heidelberger Universität, wo er hauptsächlich Chemie hörte. In diesem Fache begann er auch (bei elsässischen Industrien) seine praktische Bethätigung. Später erwählte er sich die kaufmännische Laufbahn, gab dieselbe aber wieder auf, als er bei der Gründung der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft (1855) in den Stab ihrer Beamtenschaft aufgenommen wurde. Kaum 27 Jahre alt, bekleidete er dort schon die Stelle eines General-Inspectors des commerciellen Betriebes. Am 1. Februar 1861 trat er, folgend dem Director Bontoux (s. Nr. 1027) und in Gemeinschaft mit noch einigen anderen Functionären zur Südbahn über, wo er zunächst als General-Inspector, seit 1. Jänner 1869 aber als Director des commerciellen Dienstes wirkte. Schon damals nahm er unter den Eisenbahn-Directoren einen ersten Platz ein; denn seine Leistungen im commerciellen Betriebe und auf dem Gebiete des Tarifwesens waren vielfach richtunggebende. Er hat die ersten directen überseeischen Tarife erstellt; er war der Urheber der im Jahre 1867 auf der Südbahn eingeführten Staffeltarife und des damaligen »reinen Werth-Classifications-Systems«; er leitete die grossangelegten Studien, welche die Südbahn-Gesellschaft zu jener Zeit — in der Absicht die türkischen Bahnen zu pachten — über die letzteren an Ort und Stelle vornehmen

liess, und die wiederholte Reformirung der Südbahntarife war vorwiegend sein Werk. Am 7. November 1871 auch mit der Leitung des Verkehrsdienstes betraut, stellte er sich nun die Aufgabe, den Betrieb der Südbahn möglichst auszugestalten und, unbeschadet der ökonomischen Rücksichten, den neuzeitigen Anforderungen anzupassen. Dies glückte ihm ebenfalls so vollständig, dass seine Betriebführung als mustergiltig galt. Vom 20. September 1877 an fungirte er auch als Stellvertreter des Generaldirectors Bontoux und, nachdem dieser am 24. Jänner 1878 demissionirt hatte, wurde Sch. dessen Nachfolger. Er übernahm den Posten des Generaldirectors in definitiver Weise am 1. Juli 1878, an welchem Tage auch die von ihm angebahnte Centralisirung und Verwohlfeilung der Geschäftsleitung in Wirksamkeit trat. Nunmehr mit voller Selbständigkeit ausgestattet, unternahm er sogleich die Lösung einer ganzen Reihe wichtiger Angelegenheiten, darunter die Beilegung der heftigen Concurrenz mit der Rudolf-Bahn und mit den königl. ungar. Staatsbahnen, die Pachtung des Betriebes der Graz-Köflacher Bahn, die Uebernahme des Betriebes einiger kleinen staatlichen Linien, die Abtretung der Linie Agram—Carlstadt an den königl. ungar. Staat etc. etc. Eine besondere Sorgfalt wendete er der Hebung des Fremdenverkehres und des Wiener Localverkehres zu. Im Interesse des letzteren wurden die Linien Liesing—Kaltenleutgeben und Mödling—Hinterbrühl (die erste elektrische Bahn in Oesterreich) gebaut und die Wiener Verbindungsbahn dem Personenverkehre nutzbar gemacht, während zur Förderung des ersteren die Hôtelbauten in Toblach und am Semmering und die Curanlagen in Abbazia in Ausführung kamen. — Als im Herbste 1882 Hochwasser-Katastrophen an der Pusterthal-Bahn und der Brenner-Bahn arge Verwüstungen anrichteten (vergl. Nr. 1040), welche befürchten liessen, dass der Betrieb auf lange Zeit hinaus unterbrochen bleiben müsste, bewirkte er durch Aufgebot bedeutender Geldmittel und zahlreicher Arbeitskräfte, dass die zerstörten Strecken schon in drei Monaten wieder fahrbar wurden. Dem Localbahnwesen, zu dessen ersten Fürsprechern er zählte, war Sch. aufrichtig zugethan; er bewog die Gesellschaft zum Baue der Linien Spielfeld—Radkersburg, sowie zur Betheiligung an der Barcs—Pakraczer Eisenbahn und zur Uebernahme der Betriebführung auf mehreren an die Südbahn an-

schliessenden örtlichen Linien, wie: Steinamanger—Güns, Cilli—Wöllan, Kapfenberg—Seewiesen, Pöltschach—Gonobitz, Preding—Stainz etc. Er veröffentlichte auch folgende Schriften: »Abhandlung über die Organisirung des Eisenbahn-Stationsdienstes und des Prämien-Systems, Wien 1862«; »über die Erbauung von Localbahnen in Oesterreich, Wien 1867« und »die Tarife in ihrer Beziehung zum Concessionswesen der Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn, Wien 1870«. Sein verdienstvolles Wirken fand vielfache Anerkennung, darunter: staatlicherseits durch die Verleihung des Franz Josef-Ordens (3. December 1866), dann des Ordens der eisernen Krone (1. November 1873) und des Comthurkreuzes des Franz Josef-Ordens (20. August 1879), wie auch durch die Ernennung zum lebenslänglichen Mitgliede des Herrenhauses (10. Jänner 1884), nachdem er inzwischen das österreichische Staatsbürgerrecht erworben hatte. — Das Bild stammt aus den ersten Achtziger-Jahren.

1029) Bildnis (in Rahmen): Heinrich Pfeiffer, Ritter von Wellheim, k. k. Hofrath, Generaldirector-Stellvertreter und Verkehrsdirector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, geboren am 9. Juli 1832 zu Wien, gestorben ebendaselbst am 7. Juli 1898. Nach Absolvirung der Gymnasial- und der beiden Lycealclassen zu Wien, durch verschiedene Umstände gezwungen seine Studien aufzugeben, trat er am 4. Jänner 1851 als Amtspraktikant bei der Wiener k. k. Tabakfabriken-Direction in den Staatsdienst. Innerhalb dreier Jahre war er bereits zum Official vorgerückt. Fast zur selben Zeit (April 1854) erhielt er über seine Bewerbung die Stelle eines Bahnamts-Officials beim Material-Depôt der k. k. südlichen Staatseisenbahn (I. Section) in Wien. Von dort wurde er am 10. October 1856 zur k. k. Betriebsdirection in Wien versetzt, welche ihn am 24. December desselben Jahres mit den Functionen eines administrativen Revisions-Beamten für die ganze südliche Staatseisenbahn betraute. Anlässlich des Verkaufes der südlichen Staatseisenbahn an die Südbahn wurde P. im April 1859 in die Dienste dieser Gesellschaft übernommen, die ihm am 1. Jänner 1860 als Revisionsorgan, bezw. Verkehrs-Controlor dem Verkehrschef in Wien zutheilte. Ein Jahr später rückte er zum Zugsrevisor, im Juli 1865 zum Betriebs-Unter-Inspector und am 1. Juli 1869 zum wirklichen Inspector vor und wurde in das damals errichtete Studien-

Bureau einberufen. Dort verfasste P. die unter dem Titel »Verkehrs-Reglement« zum Dienstgebrauche bei der Südbahn ausgegebene vollständige Verkehrs-Instruction, welche die erste ihrer Art gewesen. Vom 1. April 1871 bis 1. Jänner 1881 bekleidete er den Posten eines Ober-Inspectors. Am letzteren Tage erfolgte seine Ernennung zum Verkehrsdirector. Als solcher hatte er den gesammten Verkehrsdienst der Südbahn zu leiten und die Gesellschaft in allen einschlägigen Angelegenheiten zu vertreten. Seit 1886 führte er den Vorsitz in den österr.-ungar. Verkehrs-Comités. Unter seiner Aegide wurde von diesen Comités die Erstellung der neuen gemeinschaftlichen Verkehrs-Instruction in Angriff genommen und auch nahezu beendet. Unter seinem Vorsitze sind ferner die neue Signalordnung sammt den bezüglichen Ausführungs-Vorschriften und die Grundzüge für den Verkehrsdienst auf den Normal- und Localbahnen ausgearbeitet worden. Er war auch bis zum Aufhören der Activität Referent in Militär-Angelegenheiten. Im Juli 1893 wurde P. mit der Stellvertretung des Generaldirectors Schüler und, als dieser im Mai 1894 starb, mit der gänzlichen Leitung der Generaldirection betraut. Anlässlich der Erdbeben-Katastrophe, von welcher Laibach im Jahre 1895 so schwer betroffen wurde, hat sich P. durch rasche Aufbietung gesellschaftlicher Organe und Hilfsmittel sehr hervorgethan und zum Danke hiefür das Ehrenbürgerrecht der genannten Landeshauptstadt erhalten. Zur selben Zeit erkrankte er an einer Lungenentzündung, deren Folgen seine Gesundheit immer mehr herabschwächten, so dass er mit 1. Jänner 1897 den activen Dienst aufgab. Für seine Verdienste um das Eisenbahnwesen erhielt P. im Jahre 1884 den Orden der eisernen Krone, mit welchem die Erhebung in den Ritterstand verbunden war; ferner wurde er 1891 mit dem Titel eines Regierungsrathes und 1895 mit dem Titel eines Hofrathes ausgezeichnet. — Das Bild wurde im Jahre 1884 von V. Angerer aufgenommen. (Geschenk der Erben nach Heinrich Ritter von Pfeiffer.)

1030) Bildnis (in Rahmen): Samuel Ritter von Hahn, k. k. Hofrath, commercieller Director der Südbahn-Gesellschaft etc., geboren am 15. März 1837 zu Ungar.-Ostrau, trat nach Absolvirung der Realschule in Wien und der commerciellen Studien in Brünn 1854 als Fabriks-Buchhalter in die Praxis. Ein Jahr später fand

er eine Anstellung bei der damals eben constituirten österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Zuerst im Control-Bureau verwendet, erhielt H. 1857, bei Gelegenheit der Etablirung des überseeischen Verkehres nach Oesterreich über Hamburg und Bodenbach, die Aufgabe, den commerciellen Dienst in der letztgenannten Grenzstation einzurichten und zu beaufsichtigen; desgleichen wurde er 1858, als die Gesellschaft eine Schiffahrtsverbindung zwischen Bazias und Serbien, bezw. nach Rumänien schuf, zur Organisirung und Leitung dieses Dienstes nach Bazias entsendet. Hierauf wieder zur Generaldirection einberufen, blieb er von 1860 an im commerciellen Bureau bis er 1861 zur Südbahn übertrat. Daselbst fungirte H. vorerst als Secretär des Directors Bontoux (s. Nr. 1027); vom Jahre 1864 an war er aber ausschliesslich im commerciellen Dienste thätig, in dem er allmählich vom Bureauvorstande bis zum Director vorrückte. In diesen Stellungen wirkte er in bedeutendem Masse bei allen von Bontoux und von Schüler (s. Nr. 1028) ins Leben gerufenen Tarifreformen, sowie insbesondere bei der Erstellung von Verband- und directen Tarifen und bei der Bekämpfung von Concurrenzen mit. Anlässlich der Activirung des directen Verkehres von Triest nach Russland erhielt er das goldene Verdienstkreuz mit der Krone (11. März 1867) und nach der Neugestaltung der Militär-Tarife den Franz Josef-Orden (10. Mai 1878); am 26. November 1880 wurde ihm ferner der Titel eines Regierungsrathes und am 6. Juni 1881 der Orden der eisernen Krone verliehen, mit welchem letzteren auch die Erhebung in den Ritterstand verbunden war. Im Jahre 1880 schied H. als commercieller Director der Südbahn aus dem Eisenbahndienste und übernahm bei der damals von Bontoux gegründeten Oesterr. Länderbank den Generaldirector-Posten, den er bis 1898 innehatte. Durch seine Mitgliedschaft beim Staatseisenbahnrathe, in welchen er schon bei der ersten Errichtung desselben (am 10. September 1882) von der Regierung berufen wurde, sowie durch seine Betheiligung an der Verwaltung verschiedener Privatbahnen blieb er jedoch nach wie vor in ständigem Contacte mit dem Eisenbahnwesen; er ist Präsident der Localbahn Reichenberg — Gablonz, Verwaltungsrath der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn etc. Am 13. März 1897 kam zu seinen früheren Auszeichnungen noch die Verleihung des Hofrathstitels hinzu. — Das Bild stammt aus dem Jahre 1880.

1031) Bildnis (in Rahmen): Adolf Ritter von Schreiner, k. k. Hofrath und General-Secretär der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, geboren zu Olmütz, am 12. März 1823, gestorben zu Mödling am 31. August 1899. Nach Absolvirung des Gymnasiums und der beiden philosophischen Jahrgänge an der Universität in Graz, trat er im Alter von noch nicht 19 Jahren am 27. November 1841 als Kanzlei-Praktikant der k. k. Cameral-Gefälls-Verwaltung in den Staatsdienst ein, studirte aber nebenbei die Rechte und wurde am 11. August 1845 bei derselben Finanzstelle zum Concepts-Praktikanten ernannt. Zu Beginn der Bewegung im Jahre 1848 betheiligte er sich an der von seinem Vater redigirten »Linzer Zeitung«, gab aber diese Thätigkeit schon nach wenigen Monaten wieder auf. Anlässlich der Errichtung der k. k. Generaldirection der Communicationen wurde Sch. am 29. Jänner 1850 zum Concepts-Adjuncten dieser Behörde ernannt; am 21. November 1851 kam er aber schon als Concipist zur Betriebsdirection der k. k. südlichen Staatsbahn nach Graz. Am 1. Februar 1856 erfolgte seine Versetzung zur k. k. Betriebsdirection in Wien, woselbst er am 21. August 1857 zum provisorischen Inspector vorrückte und in der letzteren Stellung verblieb, bis er nach dem Verkaufe der südlichen Staatsbahn von der Südbahn-Gesellschaft übernommen wurde (1. Mai 1859). Bei dieser rückte er bereits am 1. Jänner 1860 zum Ober-Inspector vor. In dieser Eigenschaft diente er vorerst bei der gesellschaftlichen Betriebsdirection, u. zw. vornehmlich im Transportwesen, vom 10. October 1865 an aber bei der Generaldirection, wo er am 1. Mai 1869 zum Vorstand des Secretariates und am 1. Jänner 1870, zum General-Secretär befördert wurde. Als solcher leitete er den administrativen Dienst, wobei er sich — wie auch früher schon — als gründlicher Kenner der verwickelten Rechts- und Finanzverhältnisse der Gesellschaft erwies. Er hatte Antheil an den Vorkehrungen für die nach den Ereignissen des Jahres 1866 und nach der im Jahre 1876 vor sich gegangenen Abtrennung des italienischen Netzes nothwendig gewordenen Neuregelung der gesellschaftlichen Beziehungen zu den oberitalienischen Bahnen und zur italienischen Regierung; er befasste sich auch lange Zeit hindurch mit Studien über die finanzielle Lage der Gesellschaft und arbeitete in den letzten Jahren seiner Thätigkeit einen grossangelegten Sanirungsplan aus, der jedoch vom Pariser-Comité

(des Verwaltungsrathes) bekämpft wurde und darum nicht zur Ausführung kam. Wegen zunehmender Kränklichkeit zog sich Sch. am 30. September 1892 in den Ruhestand zurück. Während seiner fünfzigjährigen Dienstzeit erfreute er sich mehrfacher Anerkennungen; staatlicherseits wurden ihm verliehen: der Franz Josef-Orden (1869), der Titel und Charakter eines Regierungsrathes (10. März 1873), der Orden der eisernen Krone (14. Mai 1878) und der Titel eines Hofrathes (2. December 1881). Die Standeserhöhung Sch's ist auf ihn von seinem Vater übergegangen, der im Jahre 1868 geadelt wurde. — Das Bild wurde etwa zu Beginn der Achtziger-Jahre von Würbel gezeichnet.

1032) Bildnis (in Rahmen): Carl Ludwig Ritter von Meissner, Professor, Verkehrsdirector der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft etc., geboren am 7. Juni 1809 zu Kronstadt in Siebenbürgen, gestorben zu Reichenau, am 19. Juni 1868. Mit seinem, als Professor an die Polytechnik berufenen Vater, dem Naturforscher und Erfinder der Meissner'schen Heizung, Paul Traugott Meissner, im Jahre 1815 nach Wien gekommen, besuchte er daselbst die unteren Schulen, sowie das k. k. Polytechnicum und, nach Absolvirung des letzteren, auch die philosophischen Curse an der Universität. Gleich darauf kehrte er nach Kronstadt zurück, wo er vom 17. September 1828 bis 13. Mai 1830 die Stelle eines städtischen Ingenieurs bekleidete. Dann diente er vom 7. Juli 1830 bis 15. November 1837 als Strassen-Inspicient bei der k. k. Landes-Baudirection in Wien, von wo er in der Eigenschaft eines Ober-Ingenieuradjuncten zur Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertrat, bei welcher er bei der Tracirung der Strecken Wien—Brünn und Lundenburg—Prerau verwendet wurde und bis 31. Jänner 1840 verblieb. An diesem Tage übersiedelte M. nach Braunschweig, wohin er als Professor der Bauwissenschaften am herzogl. Collegium Carolinum und zugleich als Mitglied der herzogl. Eisenbahndirection berufen wurde. Zehn Jahre später verliess er unter Beibehalt des Professorentitels den braunschweigischen Staatsdienst, um wieder in den österreichischen einzutreten. Er wurde am 25. April 1851 zum Inspector der k. k. Generaldirection der Communicationen ernannt und mit Ende desselben Jahres zum Eisenbahnbetriebs-Commissär bei der damals neugeschaffenen General-Inspection für die Communicationen bestellt. Nach der Errichtung der k. k.

Betriebsdirection Wien (für die I. Section) der südlichen Staatsbahn kam er am 5. August 1853 als Inspector zu dieser Dienststelle, bei der er bis zum Verkaufe der südlichen Staatsbahn, bezw. bis zu seiner am 1. Mai 1859 vor sich gegangenen Uebernahme in den Diensten der Südbahn-Gesellschaft verblieb. Die letztere ernannte ihn am 1. Jänner 1860 zum General-Inspector für den Betrieb und am 1. Jänner 1861 zum Verkehrsdirector. Vom 28. Februar 1862 gehörte er jedoch bis zu seinem, durch Zwistigkeiten mit der Gesellschaft verursachten und am 1. Jänner 1866 erfolgten Eintritte in den Ruhestand der Centrale der Betriebsdirection an. Das Verlassen der gesellschaftlichen Dienste war indes keineswegs gleichbedeutend mit einem wirklichen Aufgeben der Activität, denn nach wenigen Monaten schon fungirte M. wieder als Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, und diesen Posten hatte er bis zu seinem Tode inne. Das umfassende Wissen und die vielseitige Verwendbarkeit M's. fand bei seinen Fachgenossen, sowie insbesondere auch bei seinen jeweiligen staatlichen Vorgesetzten volle Würdigung. An österreichischen Auszeichnungen besass er den Franz Josef-Orden und seit 3. Jänner 1865 den Orden der eisernen Krone, mit welchem die (am 10. März 1866 stattgefundene) Erhebung in den Ritterstand verbunden war. — Das Bild wurde im Jahre 1861 von Kriehuber gezeichnet.

1033) Bildnis (in Rahmen): Johann Edler von Savageri, kaiserl. Rath, Chef der Betriebs-Controle der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, geboren zu Wien am 23. Februar 1814, gestorben ebendaselbst am 6. September 1891, absolvirte die Realschule in Wien, hierauf die Artillerie-Stabsschule, sowie die Schulen des k. k. Bombardier-Corps in Olmütz und gehörte als Cadet vom 10. October 1830 bis 15. Mai 1839 dem Militärstande an, obzwar er schon im Mai 1838 eine Diurnistenstelle bei der k. k. Gefällen-Hofbuchhaltung angetreten hatte. Vom 18. Juli 1842 an diente er bei der k. k. Generaldirection für die Staatseisenbahnen, u. zw. zuerst ebenfalls als Diurnist, vom 20. Mai 1843 an aber als Revident bis er am 1. Jänner 1850 zum Ministerial-Rechnungs-Revidenten ernannt wurde. Anlässlich der Uebernahme der k. k. südlichen Staatsbahn in den Eigenbetrieb des Staates erhielt S. am 14. Mai 1851 die Bestimmung als Buchhalter der k. k. Betriebsdirection Graz, bei welcher er bis zu seiner am

3. März 1857 stattgefundenen Versetzung zur k. k. Betriebsdirection Wien verblieb. Infolge des Verkaufes der k. k. südlichen Staatsbahn schied er am 30. April 1859 aus dem Staatsdienste und übernahm bei der Südbahn-Gesellschaft die Stelle eines Chefs der Betriebs-Controle, welche er 27 Jahre hindurch bekleidete, nämlich bis Ende December 1886, zu welcher Zeit er wegen vorgerückten Alters in den Ruhestand trat. Den Titel eines kaiserl. Rathes hat S. schon in den ersten Sechziger-Jahren erhalten. — Das Bild wurde im Jahre 1861 von Kriehuber gezeichnet.

1034) Bildnis (in Rahmen): Ferdinand Linder, kaiserl. Rath und Ober-Inspector der Südbahn, geboren zu Wien am 28. October 1809, gestorben ebendaselbst am 28. November 1887. Nach Absolvirung der Normalschule kam er an die Akademie des k. k. Bombardier-Corps, in welcher letzteren er insbesondere dem Studium der technischen Fächer oblag. Als einer der vorzüglichsten Schüler dieser Akademie bereiste er im Jahre 1835 auf Staatskosten alle technischen Gewerke in Oesterreich und Steiermark. Aus dem Militärverbande heraus trat er am 1. Mai 1838 in die Dienste der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn, wo er als Ingenieur-Assistent und nachher als Sections-Ingenieur im Bauwesen verwendet und, behufs der Erwerbung von Erfahrungen im Eisenbahnbetriebe, auf die Bahnen Deutschlands entsendet wurde. Anlässlich des Verkaufes der Gloggnitzer-Bahn an den Staat kam L. am 1. October 1853 zur k. k. Betriebsdirection der südlichen Staatsbahn, bei welcher er am 12. Jänner 1856 zum Ober-Ingenieur vorrückte und bis nach dem Verkaufe der südlichen Staatsbahn an die Südbahn-Gesellschaft verblieb. Sein Uebertritt in die Dienste der letzteren vollzog sich mit 1. Mai 1859 und genau ein Jahr später wurde er, als Inspector und Verkehrschef, in den Personalstand der Verkehrs-Abtheilung eingereiht. Diesen Posten behielt L. auch nach seiner am 17. Jänner 1871 erfolgten Beförderung zum Ober-Inspector bei; er war ein anerkannt vorzüglicher Betriebsmann und bildete sozusagen ganze Generationen tüchtiger Verkehrsbeamten aus. Nach dem Eintritte in das 72. Lebensjahr, nämlich am 31. December 1880, schied er aus der Activität. Schon im Ruhestande befindlich wurde er noch mit dem Titel eines kaiserl. Rathes ausgezeichnet (10. November 1882), nachdem er bereits am 9. November 1872

den Franz Josef-Orden und viel früher schon, nämlich vor der Uebernahme in die gesellschaftlichen Dienste, das goldene Verdienstkreuz und das goldene Verdienstkreuz mit der Krone erhalten hatte. — Das Bild wurde im Jahre 1878 von Marastoni gezeichnet.

1035) Bildnis (in Rahmen): Carl von Etzel, Baudirector der Südbahn, geboren am 6. Jänner 1812 zu Heilbronn (nach anderen 1811 zu Stuttgart), gestorben am 2. Mai 1865 zu Kemmelbach. Ursprünglich für den Priesterstand bestimmt und nach Vollendung der humanistischen Studien am Stuttgarter Gymnasium Zögling des Seminars zu Blaubeuern geworden, fasste er im 18. Lebensjahre plötzlich den Entschluss, der Laufbahn seines Vaters, des damals schon in ganz Württemberg hochangesehenen Oberbaurathes Christian Eberhard Etzel, zu folgen und gleichfalls Bautechniker, bezw. Architekt zu werden. Er besuchte also fortan die Stuttgarter Gewerbeschule (jetzige Polytechnik), genoss überdies den Unterricht seines Vaters und betrieb auch die Malerei. Zu seiner weiteren Ausbildung weilte er 1835—1838 in Paris, wo er sich jedoch sehr bald schon praktisch bethätigte. Sein Project für die Seine-Brücke bei Asnières, der damals im Baue gestandenen Eisenbahn nach St. Germain, wurde als das beste erkannt und er mit der Ausführung betraut. Während derselben von Clapeyron in die Gesammtheit des Eisenbahnbaues eingeführt und durch eine Studienreise nach England hierin vervollkommt, nahm er dann vom Frühjahre 1837 an, u. zw. in der Eigenschaft eines Ingenieurs und Bureau-Vorstandes, an dem Baue der linksufrigen Bahn nach Versaille theil. Zu dieser Zeit begann auch seine langjährige Mitarbeiterschaft an der Förster'schen »Bauzeitung« (Wien) und erschien seine später ins Deutsche übersetzte Publication »Sur les grands chantiers des terrassements«. Ende 1838 oder zu Beginn des Jahres 1839 kehrte er auf kurze Zeit in die Heimat zurück; von dort ging er nach Wien, wo er mit Förster und auch allein verschiedene Hochbauten ausführte (darunter das Dianabad); auch entwarf er im Auftrage der Regierung einen Plan für die Vergrösserung der inneren Stadt Wien. Im August 1840 bereiste er über Veranlassung der dortigen Behörden die Lombardei, um die Trace der Eisenbahnlinie Mailand—Monza zu studiren und zu begutachten. Hierauf blieb er noch weiter in Wien, bis er 1843 als

Oberbaurath in den württembergischen Staatsdienst trat. Seine erste Leistung daselbst waren Entwürfe für ein Eisenbahnnetz in Württemberg und für die Einrichtung des bezüglichen Baudienstes. Er trug mit diesen Arbeiten den Sieg über die gleichzeitigen Projecte von Negrelli, Vignola u. A. davon, worauf er Detailtracirungen vornahm und den Bau der Linie Plochingen—Stuttgart—Heilbronn, sowie nachher auch die Linie Bietigheim—Bruchsal persönlich leitete. Der grossartige Viaduct über die Enz bei Bietigheim ist sein Werk. Zu jener Zeit hat er auch in Gemeinschaft mit dem Oberbaurathe Klein die »Deutsche Eisenbahn-Zeitung« gegründet. Die vorzügliche Ausführung der württembergischen Bahnen hatte 1852 seine Berufung nach Basel zur Folge; er übernahm dort die Leitung des Baues der »Schweizerischen Centralbahn« und war der Schöpfer aller ihrer grossartigen Kunstbauten, welche er in der Abhandlung »die Brücken- und Thalübergänge der schweizerischen Centralbahn« ausführlich erörterte. Nebenbei baute er im Auftrage der Stadt das prachtvolle Bankgebäude in Basel. Hierauf wurde ihm die Leitung der Bahnbauten in Russland angetragen; er folgte jedoch einer vom Grafen Edmund Zichy namens der Concessionäre der Kaiser Franz Josef-Orientbahn an ihn gerichteten Einladung nach Oesterreich und übernahm 1857 die Leitung des Baues dieser Bahn und wurde bei ihrer Vereinigung mit der Südbahn zum Baudirector dieser grossen Gesellschaft ernannt (16. December 1858), bei welcher er während des Krieges im Jahre 1859, an Stelle des Generaldirectors Lapeyrière (siehe Nr. 1026) auch allen übrigen Dienstzweigen vorstand. Unter seiner Führung wurden die ungarischen, croatischen und ersten Kärntner Linien der Südbahn (zus. 870 km) gebaut, wie auch die Linie Wien—Triest reconstruirt. Anlässlich der Fertigstellung der Linie Klagenfurt—Villach (Mai 1864) wurde er mit dem Orden der eisernen Krone ausgezeichnet. Der damals bereits in allen Einzelheiten vorbereitet gewesene Bau der Brenner-Bahn wurde Mitte August 1864 in Angriff genommen. Die Vollendung dieses seines hervorragendsten und liebsten Werkes hat E. nicht erlebt; sie fiel seinen wackeren Jüngern zu. Im November 1864 durch einen Schlaganfall körperlich gelähmt, legte er am 11. April 1865 seine Stelle nieder und unternahm am 2. Mai 1865 die Reise nach Cannstatt, wo er

eine Villa besass und Genesung zu finden hoffte. Während der Fahrt erlitt er aber einen neuerlichen Anfall und verschied in der Station Kemmelbach (Kaiserin Elisabeth-Bahn). Kühn in seinen Entwürfen, entschlossen im Handeln, alles Beiwerk vermeidend, immer nur auf die Zweckmässigkeit, Dauerhaftigkeit und möglichste Wohlfeilheit seiner Bauten bedacht, war E. ein Meister seines Faches, und aus seiner Schule sind viele bedeutende Eisenbahn-Techniker hervorgegangen. Er war unermüdlich und arbeitete mit erstaunlicher Raschheit; dies ermöglichte ihm, sich trotz der umfassenden Berufsthätigkeit auch mit Entomologie, Musik etc. zu befassen und publicistisch thätig zu sein. Seine letzte literarische Arbeit war das Werk: »Oesterreichische Eisenbahnen, entworfen und ausgeführt in den Jahren 1857—1865 von Carl von Etzel« (s. Nr. 963—968). Die Südbahn-Gesellschaft errichtete ihm auf der Höhe des Brenners ein Denkmal (s. Nr. 1046), welches am 24. August 1892 feierlich enthüllt wurde. — Das Bild (eine Photographie) stammt aus dem Beginne der Sechziger-Jahre. (Geschenk der Frau Marie von Flattich.)

1036) Bildnis (in Rahmen): Carl Prenninger, k. k. Oberbaurath und Bahndirector der Südbahn, geboren zu Wien am 2. Juli 1829, absolvirte daselbst 1849 die technische Hochschule und trat am 19. Jänner 1850 bei der von Carl Ghega geleiteten k. k. General-Baudirection in den staatlichen Eisenbahn-Baudienst, kam jedoch nachher zur Centraldirection für Eisenbahnbauten, an welche im October 1852 die Bauagenden der erstgenannten Direction übergingen. Allmälig zum Ingenieur befördert, verblieb er im Dienste des Staates, bis derselbe seine Eisenbahnen zu verkaufen begonnen hatte. Seit 1. Jänner 1857 gehörte er dem technischen Stabe der damals eben concessionirten Kärntner Bahn an. Als diese in das grosse Netz der »südlichen Staats-, lombard.-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft« aufging (14. December 1858), wurde er von der letzteren übernommen und leitete nun die Tracirung und Projectirung der Strecke Unter-Drauburg—Klagenfurt, sowie die Bauausführung der Strecke Mahrenberg—Prävali. Am 17. September 1863 zum Inspector befördert und zugleich in die gesellschaftliche Baudirection einberufen, diente P. fortan bei der Centrale, rückte am 30. Jänner 1868 zum Ober-Inspector und

am 28. Februar 1869 zum Stellvertreter des Baudirectors vor und wirkte insbesondere an der Durchführung des Baues der Linien Klagenfurt—Villach, Innsbruck—Bozen etc. mit. Am 3. Juli 1869 wurde er mit der Leitung der Baudirection betraut und am 31. Jänner 1871 zum Baudirector ernannt. In dieser Eigenschaft führte er 1871—1885 den Bau der Linien Villach—Franzensfeste, St. Peter—Fiume, Meidling—Pottendorf und mehrere Localbahnen der Südbahn, darunter die erste elektrische Bahn in Oesterreich (Mödling-Hinterbrühl) aus. In derselben Zeit und späterhin bis 1885 bewerkstelligte er auch grosse Reconstructionsbauten, so namentlich: die Behebung der Folgen des am 18. Jänner 1877 eingetretenen Bergsturzes bei Steinbrück (vgl. Nr. 1039); 1874—1879 die Tieferlegung des Bahnhofes Triest und 1882—1885 die Wiederherstellung der durch die Wasserkatastrophen am 15. und 17. September und am 27. bis 28. October 1882 zerstörten Bahnstrecken in Kärnten und Tirol (vgl. Nr. 1040). Anlässlich dieser letzteren Leistung erhielt er am 13. April 1883 den Titel eines k. k. Oberbaurathes, nachdem er schon früher mit dem Franz Josef-Orden (12. Jänner 1872) und dem Orden der eisernen Krone (30. April 1881) ausgezeichnet worden war. Vom 24. Jänner 1874 an bekleidete P. die Stelle des Directors für Bahnerhaltung und Bahnaufsicht der Südbahn. Damit kam ihm auch die Vertretung derselben im Ausschusse für technische Angelegenheiten des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu und er nahm dort, zumeist als Vorsitzender oder Referent der bezüglichen Comités, wesentlichen Antheil an der Neuverfassung der »technischen Vereinbarungen für den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen«, dann der »Grundzüge für den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Localeisenbahnen etc.« Er war auch Mitglied der Enquêten zur Begutachtung der Projecte für die Arlbergbahn (1. October 1879) und für die Wiener Gürtelbahn (18. Mai 1883). Rücksichtlich des ersteren gab er überdies mit dem am 14. Februar 1880 im Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltenen Vortrage: »Der Bau der Arlbergbahn« den Anstoss zu der öffentlichen Erörterung dieser grossen Angelegenheit. Ausserhalb des Eisenbahnwesens that sich P. mit den Wasserbauten in Miramare, dem Bau der Iselbergstrasse in Kärnten und den Flussregulirungen und Wildbach-Verbauungen in den

Flussgebieten der Drau, Rienz und Eisack hervor. Für die letzteren wurde ihm am 2. October 1894 das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens verliehen. Von 1881—1882 war P. Vorstand des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines. Nach Vollendung des 44. Dienstjahres schied er aus der Activität (1. Jänner 1894) wurde jedoch vom Verwaltungsrathe der Südbahn zum technischen Beirath der Gesellschaft ernannt. Gleich dieser Function versieht er noch gegenwärtig auch die eines Mitgliedes der Staatsprüfungs-Commission für das Ingenieurbaufach an der Wiener technischen Hochschule (ernannt am 8. Mai 1882) und jene eines Präsidenten der ständigen Delegation des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Tages (gewählt 1891). Ausserdem ist er jetzt Präsident des Verwaltungsrathes der Kahlenberg-Eisenbahn, Mitglied des Schiedsgerichtes der berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungsanstalt der österr. Eisenbahnen, Obmann des Baucomités des Wiener Dombau-Vereines etc. Er besitzt das ihm taxfrei verliehene Bürgerrecht von Wien und ist Ehrenbürger mehrerer Gemeinden von Niederösterreich und Tirol. — Das Bild wurde zu Beginn der Achtziger-Jahre von F. Würbel gezeichnet.

1037) Bildnis (in Rahmen): Wilhelm Ritter von Flattich, Hochbau-Director der Südbahn-Gesellschaft, geboren am 2. October 1826 in Stuttgart, gestorben am 24. Februar 1900 in Wien, besuchte die polytechnische Schule in Stuttgart, absolvirte die II. Staatsprüfung im Jahre 1852, war durch mehrere Jahre bei Privat- und Eisenbahnbauten in Württemberg und bei Privatbauten in Paris thätig und wurde im Juli 1855 durch den Generaldirector der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft J. Maniel von Paris nach Wien berufen, wo er als Ingenieur im Vereine mit K. Schumann und A. Paul die ersten gründlichen Normalien für den Eisenbahn-Hochbau verfasste. Im October 1857 wurde er zum Ober-Ingenieur und Vorstand des Hochbau-Bureaus der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft befördert. Nach der Constituirung der Kaiser Franz Josef-Orientbahn (1857) von ihrem Director Carl v. Etzel (s. Nr. 1035) zu dieser neuen Unternehmung berufen und am 25. August 1858 zum Ober-Ingenieur und Vorstand des Hochbau-Bureaus derselben ernannt, wurde er anlässlich ihrer am 1. Jänner 1859 vollzogenen Vereinigung mit der Südbahn von der letzteren in gleicher

Eigenschaft übernommen und leitete nun die Hochbauten auf den ungarischen und croatischen Linien (vorm. »Kaiser Franz Josef-Orientbahn«) wie auch die Reconstruction der Hochbauten auf der alten Südbahnlinie Wien—Triest. Am 1. Jänner 1860 rückte er zum Ober-Inspector vor und am 17. Jänner 1871 erfolgte seine Ernennung zum Director für Hochbauten, welchen Posten er neun Jahre hindurch bekleidete. In dieser Zeit brachte er im Vereine mit dem gesellschaftlichen Ober-Inspector, Architekten Franz Wilhelm, die Hochbauten der Brenner- und Pusterthal-Bahn, der Linie St. Peter—Fiume, den Umbau der grossen Bahnhöfe in Wien, Graz, Marburg, Triest, Kufstein, ferner die Arbeiter-Colonie in Marburg, das neue Hôtel der Südbahn in Toblach etc. etc. in Ausführung. Mit 1. April 1880 schied er aus der Activität, blieb jedoch auch weiterhin in Beziehung mit der Südbahn, die ihn beim Austritte aus ihrem Dienste zum gesellschaftlichen Architekten ernannte. Zu jener Zeit hat F. im Vereine mit dem Architekten Christian Ulrich (jetzt k. k. Oberbaurath und Professor am Wiener Polytechnicum) die Pläne für den grossen Elevator in Budapest verfasst, ferner die Projecte für die Bahnhöfe und Stationen der serbischen Eisenbahnen geliefert und im Vereine mit dem Ingenieur von Prangen, bezw. nach dem Ableben des Letzteren mit dem Civil-Ingenieur R. von Gunesch ein Stadtbahnproject für Wien ausgearbeitet. Nebstdem entwickelte F. auch eine lebhafte Privatthätigkeit, indem er Pläne für verschiedene Civilbauten (Villen, Hôtels, wie auch für die Vergrösserung der Hôtelanlagen in Toblach u. s. w.) entwarf. Er war auch als Fachschriftsteller thätig, insbesondere sein im Vereine mit dem Architekten Wilhelm veröffentlichtes grosses Werk: »Der Eisenbahn-Hochbau in seiner Durchführung auf den Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft« (Wien 1873) war massgebend für die Hochbauten vieler Eisenbahnen, namentlich in Gebirgsländern, da er speciell den Charakter einfacher ländlicher Eisenbahn-Hochbauten sehr gut getroffen hatte. Ueberdies fungirte F. wiederholt als Experte in Hochbau-Angelegenheiten, so beispielsweise für den Umbau des Bahnhofes Stuttgart (1859), später auch in Basel und anderen Städten des Auslandes. In den Jahren 1876 und 1877 gehörte er dem Verwaltungsrathe des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines an. Für seine Leistungen erhielt F. im Jahre 1868 den Ausdruck der Aller-

höchsten Zufriedenheit (aus Anlass der Vollendung der Brenner-Bahn) und 1878 den Orden der eisernen Krone, mit welchem die Erhebung in den Ritterstand verbunden war. — Das Bild stammt aus den letzten Siebziger-Jahren. (Geschenk der Frau Marie von Flattich.)

1038) Bildnis (in Rahmen): Achilles Thommen, k. k. Ober-Baurath, geboren zu Basel am 25. Mai 1832, gestorben am Semmering am 21. August 1893, besuchte in seiner Vaterstadt das Gymnasium und drei Semester lang die Universität, an welcher er Mathematik und Naturwissenschaften studirte. Im Hinblicke jedoch auf den damals bevorgestandenen Beginn des Eisenbahnbaues in der Schweiz, wechselte Thommen seinen Studienplan und absolvirte 1850—1852 das Karlsruher Polytechnicum. Gleich nachher trat er unter Carl v. Etzel (s. Nr. 1035) in den Dienst der schweizerischen Centralbahn, bei welcher er bis 1856 thätig war. Hierauf reiste er mit Etzel, der eben im Begriffe stand, die Leitung des Baues der Kaiser Franz Josef-Orientbahn zu übernehmen, nach Wien und trat am 15. April 1857 als Sections-Ingenieur ebenfalls in die Dienste dieser neuen Unternehmung. Als dieselbe 1859 in die Südbahn aufging, folgte er Etzel auch dahin, blieb aber nach wie vor auf den ungarischen und croatischen Linien (in Pettau, Agram, Rann) in Verwendung, bis er am 1. April 1861 zum Inspector befördert und mit der Tracirung, dann auch mit der Führung des Baues der Brennerbahn betraut wurde. Hier begründete er seinen Ruf. Vor keiner Widrigkeit zurückscheuend, alle Hemmnisse, welche die Hochgebirgsnatur, die Missgunst der Bevölkerung, Elementar- und politische Ereignisse dem Baue entgegenstellten, siegreich bewältigend, vollendete er das grosse Werk in nicht drei Jahren (Sommer 1864—1867), und die technischen Neuerungen, welche er dabei in Anwendung brachte (der Kehrtunnel bei St. Jodok, das Constructionsprincip der gemauerten Durchlässe etc.), wurden vorbildlich. Als Anerkennung für diese Leistung erhielt Thommen am 13. December 1867 den Franz Josef-Orden. Inzwischen war er von der königl. ungarischen Regierung berufen, die Leitung des Baues der auf Staatskosten herzustellenden Eisenbahnen zu übernehmen. Er verliess also am 17. September 1867 die Südbahn und organisirte die »königl. ungar. Eisenbahnbau-Direction«, welcher er aber kaum zwei Jahre lang vorstand. Kränklichkeit, die er sich durch Ueberanstrengung

zugezogen, zwang ihn schon im Sommer 1869, die Stelle niederzulegen, bei welchem Anlasse ihm der Titel eines königl. Rathes verliehen wurde. Etwa ein Jahr noch als technischer Consulent der königl. ungar. Regierung fungirend, übersiedelte Thommen dann gänzlich nach Wien und widmete sich privaten Arbeiten. Er wirkte mit zur Lösung der beim Baue der Gotthardbahn entstandenen Streitfragen; er war Mitglied der Enquêten (1872 und 1879) über die Ausführung der Arlbergbahn, welch letzere er für das Consortium Ganahl schon im Jahre 1865 tracirt hatte, und er fungirte als Experte in dem rücksichtlich der türkischen Bahnen obgeschwebten Processe zwischen dem Concessionäre derselben, Baron Hirsch, und der Pforte. Auch an der Administration verschiedener Verkehrsunternehmungen hat Thommen theilgenommen. Er gehörte dem Verwaltungsrathe der Nordwestbahn seit deren Constituirung an und führte bis zu seinem eigenen Ableben den Vorsitz in dem nach dem Tode des Generaldirectors Gross (24. December 1890) eingesetzten Directions-Collegium; desgleichen nahm er als Vicepräsident des Verwaltungsrathes der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft an deren Reorganisirung (1890) theil. Im Jahre 1883 wurde Thommen mit dem Titel eines k. k. Ober-Baurathes ausgezeichnet. — Sein von Baelz gezeichnetes Bild stammt aus derselben Zeit. (Geschenk der Frau Marie v. Flattich.)

1039) Mappe mit 5 photographischen Abbildungen der durch den Bergsturz am 18. Jänner 1877 verursachten Zerstörungen an der nächst Steinbrück gelegenen Bahnstrecke im Saunthale: aufgenommen am 19. Jänner 1877. Inhalt: 1. »Ansicht der Unfallstelle vor Eintritt des Bergsturzes« und im Vordergrunde (mit *a, b, c* roth bezeichnet) der Häuser, welche durch die schon am 15. Jänner 1877 erfolgte Rutschung verschüttet wurden, wobei 13 Menschen das Leben verloren. 2. Die Sann am Morgen nach dem Bergsturze, also am 19. Jänner 1877. 3. Die Sann beim höchsten Wasserstande am 19. Jänner 1877. 4. Die Sann durchbricht den Erddamm. 5. Theilansicht der Erdrutschung am 19. Jänner 1877. — Seit der Erbauung der Strecke Cilli—Laibach (1845—1849) hat sich in derselben nirgends eine Terrain-Veränderung gezeigt, bis am Morgen (3 Uhr 30 Min.) des 15. Jänner 1877 die Rutschung eintrat, welche eine ganze Ansiedlung verschüttete (s. Blatt 1) und bis auf 17 m Entfernung an die Bahn-

achse heranreichte. Drei Tage später, am 18. Jänner 1877, 9 Uhr 20 Min. Abends, erfolgte der grosse Bergsturz, der auch den Bahndamm vollständig zerstörte. Dem Bahnwächter gelang es unter Gefährdung des eigenen Lebens, die Gefahr nach beiden Seiten der Bahn zu signalisiren. Die ganze Nacht hindurch fanden weitere Nachstürze statt. Am Morgen des 19. Jänner 1877 war von dem 12·55 m über dem Nullpunkte der Sann gelegenen Bahnkörper keine Spur zu sehen; der Oberbau war auf eine Länge von ca. 115 m auf das rechte Flussufer geschleudert und lagerte dort 3—4 m höher als die Bahnnivellette. Das Sturzmaterial (etwa 620.000 m³) füllte vor der Station Steinbrück das Saunthal auf seine ganze Breite von 120 m und eine Länge von 200 m; die Wasserstauung erreichte die Höhe von 11·8 m und reichte 5·5 km thalaufwärts bis in die Nähe der Station Römerbad. Um 11 Uhr 20 Min. Vorm. (und nicht wie auf den Bildern angegeben um 2 Uhr Nachm.) durchbrach das Wasser die Thalsperre und sank ziemlich rasch. Die nun sofort begonnenen Arbeiten zur Wiederherstellung der Bahn wurden so schnell und energisch durchgeführt, dass der Verkehr, welcher auf Monate hinaus zerstört schien, schon am 20. Jänner theilweise und am 24. Jänner zur Gänze wieder aufgenommen werden konnte. Die Behebung der Schäden erforderte eine Erdbewegung von 3200 m³. (Geschenk des k. k. Ober-Baurathes und em. Baudirectors der Südbahn, Herrn Carl Prenninger.)

1040) Album (aus grünem Leder mit Golddruck), enthaltend die photographischen Abbildungen der durch die Hochwässer am 15. bis 17. September und 27.—28. October 1882 verursachten Bahnzerstörungen in der Strecke Lienz—Bruneck der Pusterthal-Bahn; aufgenommen nach dem Hereinbruch der Katastrophen. Inhalt: Im Gebiete des Drauflusses: 1. Dammabbruch bei Laisach, nächst Lienz, km 271·5—272·1, Ansicht gegen Lienz. 2. Strassen-, Bahn- und Lehnenabbruch in der Lienzer Klause, km 273·8—274·2, Ansicht gegen Lienz. 3. Bahnprovisorium aus Holz in der Lienzer Klause, km 273·8—274·2, Ansicht gegen Lienz. 4. Bahnprovisorium aus Holz in der Lienzer Klause, km 273·8—274·2, Ansicht gegen Thal. 5. Bahn- und Strassenzerstörung oberhalb der Lienzer Klause, km 274·2—274·7, Ansicht gegen Thal. 6. Bahn- und Strassenzerstörung vor dem Bannberger Anger, km 274·7—275·0, Ansicht gegen Lienz. 7. Bahn- und Strassenzerstörung entlang

dem Bannberger Anger, km 275·1—275·7, Ansicht gegen Thal. 8. Strassen-, Bahn- und Lehnenabbruch am Mordbühel, km 276·8 bis 277·1, Ansicht gegen Lienz. 9. Bau des Bahnprovisoriums am Mordbühel, km 276·9—277·2, Ansicht gegen Lienz. 10. Bau des Bahnprovisoriums am Mordbühel, km 277·0—277·2, Ansicht gegen Thal. 11. Bau desselben Provisoriums bei elektrischer Beleuchtung. 12. Vollendetes Provisorium am Mordbühel, km 276·9—277·2, Ansicht gegen Thal. 13. Bahn- und Strassenabbruch vor der Station Thal, km 277·3—277·9, Ansicht gegen Thal. 14. Abbruch des Stationsplateaus in Thal, km 277·9—278·4. 15. Vermuhrung an der Thalerbachbrücke, km 279·0—279·5, Ansicht gegen die Station Thal. 16. Bahnzerstörung in der Aue, km 279·2—279·7, Ansicht gegen Mittewald. 17. Bahnzerstörung und Lehnenabbruch bei den Bruggerhäusern, km 282·0—282·2, Ansicht gegen Mittewald. 18. Bahnzerstörung vor dem Orte Mittewald, km 283·4—283·7, Ansicht gegen die Haltestelle Mittewald. 19. Vermuhrung und Dammabbruch nach der Gitterbrücke über den Christeinbach und vor der Haltestelle Mittewald, km 284·0—284·3, Ansicht gegen Thal. 20. Abbruch des Planums der Haltestelle Mittewald, km 284·3—284·5, Ansicht gegen Thal. 21. Dammdurchbruch oberhalb der Haltestelle Mittewald, km 284·5 bis 285·2, Ansicht gegen die Haltestelle Mittewald. 22. Bahnzerstörung an der Planitzenlehne, km 285·6—285·9, Ansicht gegen Abfaltersbach. 23. Bahnzerstörung und Lehnenabbruch bei Hof, km 292·4—292·6. Im Gebiete des Rienzflusses: 24. Vermuhrung und Zerstörung im Orte Niederdorf, km 318·9—319·9, Ansicht gegen Sillian. 25. Bahn- und Strassenzerstörung bei Marbach unterhalb Niederdorf, km 322·0—322·2. 26. Dammabbruch vor der Pragserbach-Gitterbrücke unterhalb Niederdorf, km 322·4 bis 322·6, Ansicht gegen Welsberg. 27. Lehnenabbruch unterhalb der Station Welsberg, km 325·0—325·2, Ansicht gegen die Station Welsberg. 28. Bahndamm- und Lehnenabbruch unterhalb der Perchabrücke, km 337·2—337·7, Ansicht gegen Bruneck. (Zwölf dieser Bilder hat die Südbahn dem Museum gespendet, die übrigen wie auch das Album sind ein Geschenk des k. k. Oberbaurathes und em. Baudirectors der Südbahn Herrn Carl Prenninger.)

1041)—1043) Bilder (in Rahmen): Photographien der durch die Hochwässer im Herbste 1882 verursachten Zerstörungen an der Brenner-Bahn, u. zw.:

1041) Gegend bei Steg, Bau des Provisoriums daselbst (Ansicht gegen Schlernbach);

1042) dieselbe Herstellung (Ansicht gegen Blumau);

1043) an der Röthelebrücke (Ansicht gegen Atzwang).

Die Aufnahmen geschahen unmittelbar nach der Katastrophe. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1044)–1045) Bilder (in Rahmen): Photographien vom Südbahn-Hôtel Semmering, u. zw.: Nr. 1044 Vorderansicht und Nr. 1045 Rückansicht; aufgenommen in den Achtzigerjahren. Mit diesem Unternehmen bezweckte die Südbahn-Gesellschaft, den Besuchern des Semmeringgebietes behagliche Unterkunft und Verpflegung zu bieten und hierdurch die Frequenz des letzteren zu steigern, was ihr auch vollkommen gelang. Das Hôtel steht auf dem Abhange des Wolfbergkogels in einer Höhe von fast 1000 m über der Meeresfläche und wird von der Station Semmering aus in beiläufig 25 Minuten auf einer vorzüglichen Fahrstrasse erreicht. Die Eröffnung desselben hat am 15. Juli 1882 stattgefunden. Seitdem wurden in Folge des Andranges der Gäste schon ausgedehnte Zubauten ausgeführt; auch sind in der herrlichen Umgebung des Hôtels mehrere Privatvillen entstanden, darunter zuallererst jene des gesellschaftlichen Generaldirectors Friedr. Jul. Schüler (s. Nr. 1028), welcher der geistige Schöpfer der Südbahn-Hôtels in Toblach, am Semmering und in Görz, sowie des klimatischen Curortes in Abbazia und überhaupt um die Hebung des Fremdenverkehres unablässig bemüht gewesen.

1046) Bild (in Rahmen): Das Etzel-Denkmal am Brenner, errichtet von der Südbahn-Gesellschaft und feierlich enthüllt am 24. August 1892, als dem 25. Jahrestage der Eröffnung der Brenner-Bahn (Innsbruck—Bozen), welche das letzte Bauwerk Etzel's war. Das Monument befindet sich auf dem höchsten Punkte der Bahn, an der südlichen Ausfahrt der Station Brenner; dasselbe wurde von dem Bildhauer Hans Rathausky und dem gesellschaftlichen Architekten (nunmehrigen Ober-Inspector) Julius Grund entworfen und besteht aus der vorzüglich gelungenen, von Rathausky modellirten und von dem Kunsterzgiesser Hans Frömmel gegossenen überlebensgrossen Erzbüste Etzel's, die auf einem Piedestal aus geschliffenem schwarzen Kastelruther Porphyr

ruht. Letzteres hat folgende Inschriften: auf der Vorderseite: »Carl v. Etzel, Erbauer der Brenner-Bahn, 1863—1867«; auf der Rückseite: »Von der Südbahn-Gesellschaft ihrem Baudirector Carl v. Etzel gewidmet 1892.«

* * *

1047) Bildnis (in Rahmen): Karl Freiherr v. Korb-Weidenheim, k. k. Handelsminister etc., geboren zu Prag am 7. April 1836, gestorben zu Brünn am 15. October 1881, studirte anfänglich die Landwirthschaft, schlug aber nachher die militärische Laufbahn ein und brachte es bis zum Rittmeister in einem Husaren-Regimente. Sodann zu seiner ursprünglichen Bestimmung zurückkehrend, widmete er sich von 1864 an der Bewirthschaftung seiner Güter und wurde auch Mitglied des böhmischen Landescultur-Rathes. Im Jahre 1867 wurde v. Korb-Weidenheim vom böhmischen Grossgrundbesitz in den Landtag und von diesem in das Abgeordnetenhaus entsendet, dem er bis 1878 angehörte. Bei der Einsetzung des Cabinets Taaffe am 12. August 1879 zum Handelsminister ernannt, entfaltete v. Korb-Weidenheim sofort eine sehr rege Thätigkeit auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Er entwirrte den Knoten der Arlbergfrage, berief eine neuerliche Enquête zur Begutachtung der vorliegenden Projecte, entschied sich — im Einklange mit der Mehrheit der Enquête — gegen das vom damaligen Generaldirector des österr. Eisenbahnwesens, Wilhelm v. Nördling, beharrlich verfochtene Project des hochliegenden Tunnels, brachte am 24. Jänner 1880 den Gesetzentwurf über den Bau der Arlbergbahn im Reichsrathe ein und vertrat diese Vorlage so ausgezeichnet, dass dieselbe am 7. Mai 1880 zum Gesetze erhoben wurde. Dadurch erwarb er sich den Ruhm, die seit Jahrzehnten in Schwebe gewesene Angelegenheit einem gedeihlichen Abschlusse zugeführt und dem Reiche eine seiner wichtigsten Schienenstrassen endlich sichergestellt zu haben. Natürlicherweise erntete er dafür viele Dankesbezeugungen, insbesondere von Seite der nächstbetheiligten Alpenländer, und die ihm am 10. März 1880 verliehene Würde eines Geheimen Rathes mag vielleicht die a. h. Anerkennung seiner an jenem Tage im Abgeordnetenhause trefflich geführten Vertheidigung der Arlbergvorlage gebildet haben. Baron v. Korb-Weidenheim

traf auch noch die ersten Einleitungen zur Inangriffnahme des Baues; an der weiteren Durchführung desselben behielt er keinen Antheil, da er am 26. Juli 1880 aus dem Cabinet schied. — Gleichwie durch die Sicherstellung der Arlbergbahn erwarb sich v. Korb-Weidenheim auch noch durch zwei andere denkwürdige Leistungen einen Platz in der österreichischen Eisenbahngeschichte; er machte von dem bislang brach gelegenen Sequestrations-Gesetze ddto. 14. December 1877 die erste Nutzanwendung, indem er den Betrieb der Kronprinz Rudolf-Bahn mit 1. Jänner 1880 in die Verwaltung des Staates übernahm und hiermit die Wiederaufnahme des Staatsbetriebes im grossen Style inaugurirte — und er schuf das am 25. Mai 1880 a. h. sanctionirte erste »Localbahn-Gesetz«, welches die erste namhafte Entwicklung des Baues von Localbahnen in Oesterreich mit sich brachte. Auf Grund älterer Specialgesetze kamen damals die Linien Časlau—Zawratetz und Bozen—Meran zustande. — Nach dem Austritte aus dem Ministerium weilte v. Korb-Weidenheim wieder auf seinen Gütern, bis er am 17. September 1880 zum Statthalter von Mähren ernannt wurde. In dieser Stellung verblieb er bis zu seinem Ableben. — Das Bild wurde im Jahre 1879 von Würbel gezeichnet.

1048) Bildnis (in Rahmen): Alfred Freiherr v. Kremer, k. k. Handelsminister, geboren zu Wien am 13. Mai 1828, gestorben zu Döbling bei Wien am 26. December 1889. Von seiner Vaterstadt, an deren Schulen er die humanistischen, wie auch die rechtswissenschaftlichen Studien absolvirte und die Kenntnis der orientalischen Sprachen erwarb, zog er als Stipendist der Akademie der Wissenschaften schon in jungen Jahren (1849 bis 1851) nach dem Orient und bereiste insbesondere Syrien und Egypten. Sodann fungirte er als Professor der arabischen Sprache am Wiener Polytechnicum, bis er in die Consulats-Carrière eintrat, die er als erster Dolmetsch beim Consulate in Cairo begann (Mai 1852). Im Jahre 1858 war er Vice-Consul und 1859 bereits Consul in Cairo. In derselben Eigenschaft kam er 1862 nach Galatz und 1870 als General-Consul nach Beyrut, von wo er 1872 als Hofrath und Referent für das Consularwesen in das Ministerium des Aeussern einberufen wurde. Vom Mai 1876 bis 1880 wirkte er als Vertreter Oesterreichs in der egyptischen Liquidations-Commission zu Cairo, nachher aber wieder bei dem genannten Ministerium in Wien, wo er nun an Stelle

des beurlaubten Sections-Chefs Freiherrn v. Schwegl die handelspolitische Section leitete. Damals erhielt er das Kleinkreuz des Stephans-Ordens (1. Mai 1880), womit die Erhebung in den Freiherrnstand (Juli 1882) verbunden war. Am 26. Juni 1880 wurde er zum Handelsminister ernannt, legte aber schon am 14. Jänner 1881 das Portefeuille nieder. In dieser kurzen Zeit setzte er die Verstaatlichungsthätigkeit seines Vorgängers, des Freiherrn v. Korb (s. Nr. 1047) insoferne fort, als er den Betrieb der Albrechtbahn am 1. August 1880 in die Verwaltung des Staates übernahm und am 24. December 1880 die erste Vereinbarung über die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabethbahn mit dieser Gesellschaft abschloss. Einen Tag vorher erfolgte auch die Bauvergebung des Arlbergtunnels. Gegen die damals in Erörterung gestandenen Projecte der Galizischen Transversalbahn verhielt sich Kremer ablehnend. An Localbahnen wurden unter seiner Ministerschaft concessionirt: Hullein—Kremsier, Linz—Kremsmünster, Kaschitz—Schönhof, Pečck—Zasmuk, Smidar—Hochwessely, Zauchtl—Neutitschein und Chodau—Neudek. — Seit dem Verlassen der amtlichen Laufbahn befasste sich Kremer wie ehedem vorwiegend mit dem Studium des Orients, über welchen er schon in den Fünfzigerjahren mehrere Schriften veröffentlichte. Er war auch Mitglied der kaiserl. Akademie der Wissenschaften (seit 1876), Besitzer des k. u. k. österr.-ungar. Ehrenzeichens für Kunst und Wissenschaft und Curator des k. k. österr. Handelsmuseums. Beim Orientalisten-Congresse in Stockholm erfreute er sich besonderer Auszeichnungen seitens des Königs von Schweden. In den letzten Lebensjahren gehörte Kremer dem Verwaltungsrathe der Creditanstalt für Handel und Gewerbe an. — Das Bild ist ein Holzschnitt aus dem Jahre 1880.

1049) Folioband (in rother Leinwand und Golddruck-Aufschrift): Statistik der österr. Eisenbahnen 1858—1862. Der richtige Titel dieses von dem vormaligen k. k. Inspector für Staatseisenbahnbauten J. Fillunger (vergl. Nr. 448) verfassten und im November 1863 veröffentlichten Werkes lautet: »Vergleichende statistische Zusammenstellung der Verkehrs- und Betriebsergebnisse der österr. Eisenbahnen, dann der Bauherstellungs- und Betriebseinrichtungs-Kosten.« Die »Tableaux« veranschaulichen die Ausdehnung und den Capitalsstand, ferner (durch verschiedenfarbige Zahlen) die absoluten und relativen Ergebnisse der Gebahrung und Leistung

der einzelnen, nach ihrer Lage am linken oder rechten Donauufer gruppirten Unternehmungen. Der verbindende Text hiezu enthält auch eingehende Erläuterungen des reichen Ziffernmateriales. Sowohl dem Inhalte, als auch der Einrichtung nach, galt in jener Zeit die Fillunger'sche Statistik als die erste und einzige ihrer Art.

1050)—1053) Vier grosse Hefte mit den im Jahre 1874 von der damals bestandenen Bau-Abtheilung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen ausgegebenen Bau-Normalien für die auf Staatskosten in Ausführung genommenen Linien. Diese Zeichnungen (Lithographien) tragen sämmtlich die Signatur: »Der k. k. Hofrath und Vorstand der Bau-Abtheilung der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, M. Pischof«; sie fanden auch bei Privatbahnen Anwendung, stehen zum Theile auch jetzt noch in Geltung und sind gegliedert, wie folgt:

1050) Normalien für Unterbau, 38 Blätter;

1051) Normalien für Unterbau von Bahnen II. Ranges, 29 Blätter;

1052) Normalien für Oberbau und mechanische Einrichtung 39 Blätter;

1053) Normalien für Hochbau, 32 Blätter.

Jedem Bande ist ein Inhaltsverzeichnis beigegeben; nach den bezüglichen Angaben scheint die Sammlung keine vollständige zu sein. (Geschenk der k. k. General-Inspection.)

1054)—1055) »Normale für Eisenbahn-Sanitätszüge«, zum erstenmale aufgelegt am 16. Juni 1877, nebst dem dazugehörigen Folianten (1055) mit lithographirten Darstellungen (28 Blätter) der Einrichtung von Militär-Sanitätszügen. Diese Zeichnungen wurden von der Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Basis des bezüglichen Normales vom 16. Juni 1877 angefertigt und bilden die Beilagen des letzteren. Die aus den erwähnten Elaboraten ersichtlichen Details jener Einrichtung wurden von den Vertretern der Kriegsverwaltung im Einvernehmen mit dem seitens der Eisenbahndirectoren-Conferenz diesfalls eingesetzten Subcomité (Carl Ludwig-Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Staatseisenbahn-Gesellschaft) schon im Jahre 1876 entworfen, ebenso die »Grundzüge für die Einrichtung und Verwendung von Eisenbahnwagen zum Zwecke des Sanitätsdienstes im Kriege« und die »Bestimmungen über die vorbereitende Adaptirung der Wagen«. Zugleich gelangte in der Simmeringer Werkstätte der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein aus

8 Musterwagen bestehender Sanitätszug sammt der inneren Ausstattung desselben zur Ausführung. Die »Bestimmungen über die definitive Einrichtung der Sanitätszüge« gingen von der Kriegsverwaltung selbst aus. Die Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie verpflichteten sich, ein Contingent von 600 Wagen unentgeltlich zu Sanitätszwecken einzurichten und haben für diese Bethätigung patriotischer Opferwilligkeit die ihnen unterm 26. November 1876 ausgesprochene a. h. Anerkennung geerntet.

1056) Quartband, enthaltend die im Mai 1878 ausgegebenen 54 lithographirten Darstellungen ($^1/_{20}$ d. natürl. Grösse) der damals auf den einzelnen Bahnen der österr.-ungar. Monarchie in Geltung gestandenen Minimal-Durchfahrts-Profile (Lichtraum-Profile).

1057) Quartband: »Graphische Darstellung der (Längen-) Entwicklung der Gesammt-Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn, 1828—1878«; handschriftlich ausgefertigt von Josef Hennemann, Beamter der Südbahn, im April 1879. Aus den Tabellen ist zu entnehmen: *a)* durch Farben und Nummern die Bezeichnung der nacheinander entstandenen Unternehmungen; *b)* durch handschriftliche Eintragungen das Datum, die Länge und Benennung der jeweils eröffneten Strecken; *c)* die Gesammtlänge jeder der mit Ende 1878 bestandenen Bahnen, sowie die ihnen nach Massgabe der ersteren zukommende Rangordnung; *d)* die Reihenfolge der Bahnen nach Massgabe ihres Alters.

1058) »Beiträge zur Beleuchtung der allgemeinen Verhältnisse der österr. Eisenbahnen, zusammengestellt im Auftrage des k. k. Handelsministeriums auf Grund des für die Weltausstellung 1878 in Paris angefertigten Elaborates von der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen (Abth. I) unter der Leitung des k. k. Hofrathes und General-Inspectors Mathias Ritter v. Pischof; Wien, 1879.« Nebst einschlägigen textlichen Mittheilungen enthält das Buch folgende Zeichnungen:

1. Uebersichtskarte der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1878;
2. Darstellung der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnnetzes (Hauptbahnen);
3. Darstellung der Längen sämmtlicher gemeinsamen und österreichischen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre dienen, dann der an dieselben anschliessenden Industriebahnen;

4. Höhenkarte der bedeutenderen österreichischen Eisenbahnen;
5. Die 6 Eisenbahnbrücken über die Donau, u. zw.:
   - *a)* der Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Steyregg,
   - *b)* der Kaiserin Elisabeth-Bahn bei Mauthausen,
   - *c)* der Kaiser Franz Josefs-Bahn in Tulln,
   - *d)* der Oesterr. Nordwestbahn bei Wien,
   - *e)* der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Wien,
   - *f)* der Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft bei Wien;
6. Brückeneisen und Stahlschienen (Graphicons.)
7. Eisenbahn-Betriebsmittel (Graphicons.)
8. Anlagecapital, Betriebs - Einnahmen und Ausgaben. (Graphicons.)

1059) Bild (in Rahmen) darstellend die »Eisenbahn-Gruppe« in dem zur Feier der silbernen Hochzeit des a. h. Kaiserpaares am 26. April 1879 veranstalteten Huldigungsfestzuge der Bürgerschaft Wiens. Der grosse, nach den Entwürfen Hans Makart's vom Bildhauer Rudolf Weyr auf gemeinsame Kosten der österreichischen Eisenbahnen erbaute Festwagen, war 11 m lang, 4·8 m hoch, reichgeschmückt mit Sammt und geschnitzten, mehrentheils vergoldeten Ornamenten (Frauengestalton mit Posaunen und dem Flügelrade, Feuergnomen, Nixen, rauchenden Opfergefässen etc., etc.) und stellte den Triumphwagen des Feuergottes dar, welcher sich eben mit einer Wassernymphe vermählt und vor dessen Throne sechs Damen in heraldischen Gewändern einzelne Länder des Reiches versinnlichten. Dieses von acht prächtig geschirrten Rappen gezogene Gefährte bildete den Mittelpunkt der von berittenen Herolden und Bannerträgern mit Eisenbahn-Emblemen eröffneten und von zahlreichen Eisenbahnarbeitern mit ihren Werkzeugen und Geräthschaften abgeschlossenen »Eisenbahn-Gruppe«, welche allgemein als eine der schönsten und lebensvollsten des ganzen Festzuges gerühmt wurde. — Das Bild ist ein Blatt aus der von E. Stadlin herausgegebenen »naturgetreuen chromolithographischen Darstellung« des ganzen Festzuges.

1060) Bild (in Rahmen): Zinkographische Wiedergabe der vorstehend beschriebenen »Eisenbahn-Gruppe« nach der damals im k. k. militär-geographischen Institute angefertigten und von der Stadt Wien aufgelegten Darstellung (Heliogravure) des Festzuges.

1061) Urkunde (in Rahmen), mittels welcher der Präsident der k. k. Central-Commission in Wien für die Pariser Weltausstellung 1878, Handelsminster v. Chlumecky, unterm 4. Februar 1879 bestätigt, »dass die k. k. Direction für Staatseisenbahn-Bauten an der Corporativ-Ausstellung der österr. Eisenbahnen theilgenommen hat, welche von der internationalen Jury dieser Weltausstellung mit dem Grand Prix (Ehrendiplom) ausgezeichnet worden ist«.

1062) Bild (in Rahmen): Die Mitglieder des österr. Eisenbahndirectoren-Club im Jahre 1881. Die Namen der einzelnen Persönlichkeiten sind auf dem Bilde angegeben. — Original-Aufnahme von Angerer in Wien, Spätherbst 1881. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn v. Eichler.)

Vom Zeitpunkte der Wiedererrichtung eines Staatsbahnnetzes bis zur Gegenwart.

1063) Buch (brauner Ledereinband mit Golddruck): »Denkschrift über den Bau der Arlbergbahn. K. k. österr. Staatsbahnen.« Die Denkschrift besteht aus drei Theilen. Der erste im Jahre 1881 erschienene Theil gibt Aufschluss über die Projectirungs- und Bauarbeiten vom Beginne derselben im Mai 1880 bis zum Ablaufe des bezeichneten Jahres; der zweite im März 1882 ausgegebene Theil verbreitet sich über den weiteren Fortgang des Baues. Diese beiden Theile sind von dem Vorstande der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten, Oberbaurath Julius Lott, gefertigt. Der dritte im Jänner 1890 veröffentlichte Theil behandelt die Ergebnisse der Grundeinlösung, die allgemeinen Bauverhältnisse, die Baucredite etc. und ist mit 25 statistischen Tafeln und 30 Plänen ausgestattet. Dieser Theil ist, nachdem die Direction für Staatseisenbahnbauten inzwischen aufgelöst, bezw. der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen einverleibt wurde (1. October 1884), von dem Baudirector der letzteren, Hofrathe Friedrich Bischoff unterfertigt. Von den Plänen sind insbesondere zu erwähnen: Die Situation und die Längenprofile der ganzen 135·6 km langen Bahn von Innsbruck bis Bludenz; die Installationsanlagen und sonstigen Vorkehrungen für den Bau des Arlbergtunnels; die Constructionen der Kunstbauten; die Typen des Oberbaues und der Hochbauten; die Stationsanlagen.

1064) Heft (gebunden) enthaltend: »Skizzen ausgeführter Gerüstungen, Bölzungen, Hilfsvorrichtungen, Installations-Anlagen etc. vom Baue der Strecke Landeck—St. Anton der Arlbergbahn«, aufgelegt von der Bauunternehmung Brüder Redlich und Berger. Inhalt: Vierundzwanzig aus der Bauzeit der Arlbergbahn (1880—1884) stammende lithographirte Blätter, und zwar 1—2. Bölzung der Futtermauer bei km 81·4; Ansicht der bergseitigen

und der thalseitigen Wand, Grundriss, Schnitte. 3—5. Bölzung der Futtermauer bei km 83—83·17; Einzelheiten wie vorstehend. 6. Bölzung der Futtermauer bei km 85·2—85·4; Einzelheiten wie oben. 7—11. Gallerie unter der Raurismuhre; Grundrisse, Schnitte, die verschiedenen Arbeitsstadien, Bölzungen, Vorgang bei den Mauerungen der Widerlager etc. 12—14. Gallerie unter der Molternuhre; Aushub und Holzeinbau des thalseitigen Widerlagers und des Bludenzer Portales, dann der Gallerieringe; Grundrisse, Schnitte. 15—23. Trisanna-Viaduct; Situation, Hauptansicht, Draufsicht, Schnitte, Materialaufzug, Bremsberg auf der Landecker Seite, Materialtransport in der achten Etage, Versetz- und Transportgerüste auf der Bludenzer Seite, Trageconstruction des Montirungsgerüstes, Krahne, Rollwagen, elektrische Beleuchtung etc. 24. Leergerüste.

1065) Heft (gebunden), enthaltend: »Skizzen einiger beim Baue der Strecke Dalaas—Bludenz der Arlbergbahn angewendeten Gerüstungen, Installations - Anlagen und sonstiger Hilfsvorrichtungen«, aufgelegt von der Bauunternehmung Anton Kiss, Michael Bisztak und Karl Pollak. Inhalt: Dreizehn, aus der Bauzeit der Arlbergbahn (1880—1884) stammende lithographirte Blätter, u. zw.: 1 und 2. Hölltobel-Viaduct: Bremsberg und seitlicher Transportsteg, Leerbogen, Details der Bremsvorrichtung, Gerüste für die Wölbungen etc. 3 und 4. Schmiedtobel; Drahtseilaufzug bei km 122·6, Gerüstdetail, Gerüste für Wölbung und Steinmauerung, Situation etc. 5. Steinrutsche auf der Bratzer Halde bei km 124·4, Längenschnitt, Draufsicht, Seitenansicht, Trommel, Bremse. 6. Drahtseilaufzug in der Gafadura bei km 124·9, Längenschnitt, Draufsicht, Kipper, Schiebebühne, Drehscheibe. 7. Ueberwölbter Einschnitt bei km 125·3, Situation, Widerlager, Mauerungen etc. nach dem Stande der Arbeiten am 25. April 1884. 8. Hilfsvorrichtungen für Steintransport, Drehkrahn, Aufzug und Transportbahn, Details. 9. Drahtseilaufzug am Plattentobel bei km 127·1, Längenschnitt, Draufsicht, Trommelhäuschen, Details. 10. Tunnel-Skizzen, Arbeitsplan für den Masontunnel, Leerbogen, Einbau etc. 11. Mühlentobel-Aquäduct, Situation, Grundriss, Längenschnitt, Querschnitt. 12. Transport-Gerüste für die Anschüttung, Querschnitt, Rollbahngerüst über den Schanatobel bei km 126·08, Querschnitt, Steintransportbahn am Schanatobel. 13. Typen für Gewölb-

einrüstungen. (Geschenk Sr. Exc. des Herrn Eisenbahnministers Dr. Heinr. Ritter von Wittek.)

1066) Mappe (aus brauner Leinwand mit Golddruck), enthaltend neun Blätter mit schön ausgeführten Handzeichnungen der im Jahre 1881 bewerkstelligten maschinellen Installation für den Bau des Arlbergtunnels, u. zw.: 1. Gebläse-Anlage zur Ventilation des Tunnels auf der Ostseite. 2. Detailplan der Gebläsegruppe auf der Ostseite des Tunnels. 3. Compressoren-Anlage auf der Ostseite des Arlbergtunnels. 4. Compressoren-Gruppe auf der Ostseite des Tunnels. 5. Detailplan der Compressoren-Gruppe auf der Ostseite des Tunnels. 6 und 7. Pumpen- und Reserve-Ventilations-Anlage auf der Westseite des Tunnels. 8. Detailplan einer Pumpengruppe nebst Accumulator auf der Westseite des Tunnels. 9. Ventilations-Anlage mit sechs gekuppelten Ventilatoren auf der Westseite des Arlbergtunnels bei Langen.

1067) Original-Gesteins-Drehbohrmaschine System Brandt, verwendet beim Baue des Arlbergtunnels in den Jahren 1880—1884. Die erste Brandt'sche Bohrmaschine wurde im Jahre 1876 in der Maschinenfabrik der Gebrüder Sulzer in Winterthur hergestellt und noch im selben Jahr bei Bohrungen am Pfaffensprungtunnel der Gotthardbahn versucht. Ihre eigentliche Verwendung fand die Brandt'sche Bohrmaschine zuerst in Oesterreich, und zwar beim Baue des Sonnsteintunnels (Strecke Traunkirchen—Ebensee) der Salzkammergut-Bahn (1876—1877). Dort hat sie sich so vorzüglich bewährt, dass sie nachher auch beim Baue der Gotthard- und Arlbergbahn etc. in Gebrauch genommen wurde. Bei der Brandt'schen Gesteins-Bohrmaschine wird der Bohrer — ein hohler Cylinder mit Zähnen — gegen das Gestein gepresst und gleichzeitig durch zwei Wassersäulen-Maschinen in drehende Bewegung versetzt, so dass er während des Eindringens in das Gebirge brechend (keilend, fraisend) wirkt. Das Bohrloch entsteht in der Weise, dass der Stein nur in der Dicke der Bohrerwandung zermalmt, der Bohrkern hingegen von der Höhlung des Bohrers und des ebenfalls hohlen Gestänges aufgenommen wird. Bei weichem Gestein erscheint der Bohrkern als cylinderförmiges Stück (vergl. Nr. 811). Zum Betriebe der Maschine wird Wasser, dessen Zuleitung durch eine enge Rohrleitung erfolgt, je nach den örtlichen Verhältnissen unter einem Drucke von 25—200 Atm. (sogenanntes hochgespanntes Wasser)

verwendet. Die beiden Wassersäulen-Maschinen machen 150 bis 200 Umdrehungen bei 6 cm Hublänge in der Minute und geben dem Bohrer in der gleichen Zeit dann 3 bis 10 Umdrehungen. Die Bohrmaschine wiegt 250 kg, ist 1·5 m lang, 0·45 m breit, 0·6 m hoch und mit einem Säulengestell (hydraulische Spannsäule) verbunden. Bei einem mittleren Betriebs-Wasserdruck von 75 Atm. kann bei geeigneter Dimensionirung aller Theile eine Schneidekraft bis zu 6000 kg auf jeden Zahn des Bohrers erreicht werden, eine Kraft, die auch dem härtesten Gesteine gewachsen ist. Im Durchschnitte wurde mit den vier (anfangs zwei) Brandt'schen Maschinen, die auf der Westseite des Arlbergtunnels in Thätigkeit waren, ein täglicher Tunnelfortschritt von 5·5 m erzielt. Der Durchschlag des Arlbergtunnels erfolgte am 13. November 1883 um 3 Uhr 30 Minuten Nachmittags; sechs Monate später war der Tunnel vollendet und betriebsfähig.

1068) Photographische Abbildung der vorstehend beschriebenen Brandt'schen Drehbohrmaschine.

1069) Original-Gesteins-Bohrmaschine, Stossbohrsystem Ferroux, mit Luftbetrieb, in Verwendung gewesen beim Baue des Arlbergtunnels 1880—1884. Diese Stossbohrmaschine wird durch gepresste Luft bethätigt und der meisselartig geformte Bohrer (Flach-, Kreuz- oder Z-Meissel mit 25 bis 60 mm Breite und 75 bis 110° Schneidewinkel) gegen das Gestein gestossen, beim Zurückziehen aber selbstthätig gedreht. Die Ferroux'sche Stossbohrmaschine hat ein Gewicht von 180 kg, ist 2·40 m lang, 0·20 m breit und 0·25 m hoch. Die grösste Hublänge beträgt 10 cm, der Kolbendurchmesser 10 cm, die hintere wirksame Kolbenfläche 78·5 cm^2, die vordere wirksame Kolbenfläche 40 cm^2, der Kolbenstangen-Querschnitt 38·5 m^2, das Gewicht der stossenden Masse 42 kg. Anfänglich wurde in der östlichen Hälfte des Arlbergtunnels mit sechs, später jedoch mit acht Ferroux'schen Maschinen gearbeitet. Der tägliche Stollenfortschritt im Jahresdurchschnitte steigerte sich von anfangs 3·35 m bis auf schliesslich 10·88 m. Die grösste Tagesleistung im Monatsdurchschnitte wurde erzielt im October 1883 (einen Monat vor dem Durchschlage des Tunnels) mit zusammen 11·48 m. Die schon zur Zeit der maschinellen Installationen am Arlberge aufgetauchte Frage über die bessere Eignung des einen oder des anderen der beiden Bohrsysteme

konnte, wegen der Verschiedenheit der Gesteins- und sonstigen Verhältnisse der Arbeitsstätten, auch späterhin beim Baue des Arlbergtunnels nicht entschieden werden, da bei Berücksichtigung jener Verhältnisse beide Systeme nahezu ein gleiches Ergebnis lieferten und die Arbeitsleistungen vermöge der aneifernden persönlichen Mitwirkung der Erfinder beider Systeme einem Wettbewerbe glichen, dessen Erfolge alle bei früheren Tunnelbauten erzielten weitaus übertrafen.

1070) Modell (1 : 5) der Stossbohrmaschine, System Ferroux, auf ein Wagengestell montirt und mittels eines Ballon-Gebläses betriebbar.

1071) Mappentasche (aus brauner Leinwand) mit 27 Photographien von Landschaften und Baulichkeiten der Arlbergbahn-Strecke Innsbruck—St. Anton; nach der Natur aufgenommen 1882 bis 1884 für die Bauunternehmung dieser Strecke, Brüder Redlich und Berger, von dem Photographen C. A. Czichna in Innsbruck, und zwar: 1. Station Kematen; 2. Station Telfs; 3. Kronburg; 4. Wächterhaus Nr. 44; 5. und 6. Oetzthaler Achbrücke, während des Baues und nach der Vollendung; 7. Station Oetzthal; 8. Station Roppen; 9. Roppener Wasserleitung; 10. Station Imst; 11. Pitzbachbrücke; 12. Inn-Viaduct bei Landeck; 13. und 14. Station Landeck, Vorder- und Rückseite. 15. Zwölftes Baulos von der Trisanna aufwärts; 16. Oberer Geigertobel-Viaduct; 17. bis 20. Trisanna-Viaduct in den verschiedenen Baustadien; 21. Meienwand; 22. Station Pians; 23. Station Flirsch; 24. und 25. Rosannabrücke nächst Flirsch im Einschnitte bei St. Anton; 26. Viaduct beim unteren Klausbach; 27. Klausbach-Correction.

1072) Mappentasche (aus braunem Leder mit Golddruck), enthaltend ein Titelblatt mit der Aufschrift: »Aus der Bauperiode der Arlbergbahn 1882—1884, Dalaas-Bludenz«, und zehn im Atelier des k. u. k. Hof-Photographen J. Löwy in Wien angefertigte Lichtdruckbilder nach Originalzeichnungen und Gemälden von Nieriker, und zwar: 1. Höllentobel-Viaduct; 2. Ausblick von Dalaas auf den Schmiedtobel, Engelwandtunnel und Brunnentobel; 3. Schmiedtobel-Viaduct; 4. Westportal des Engelwandtunnels; 5. Brunnentobel-Viaduct; 6. Station Hintergasse; 7. Schanatobel-Viaduct; 8. Wasserfall des Masonbaches; 9. Mühlen-

tobel-Aquäduct (Baubeginn); 10. Skizzen: I. Partie im oberen Theile des Schmiedtobels; II. Station Hintergasse; III. Bratzer Halde; IV. Viaduct an der Rüfe und Pfaffentobeltunnel mit dem Anfzug; V. Aquäduct Mühlentobel mit Durchsicht auf die Wegbrücke; VI. Tunnel am Röcken mit der Wirthschaft »zum Bädle«; VII. Nachtarbeit im Schmiedtobel bei elektrischem Lichte.

1073) Mappe mit Photographien von im Jahre 1883 angefertigten Originalzeichnungen der Hilfsgebäude für den Bau der Arlbergbahn in St. Anton, und zwar: 1. Arbeiter-Colonie nächst der Ortschaft St. Anton; 2. Cement-Magazin, Unternehmungs- und Sections-Gebäude; 3. Rosanna-Wasserleitung, Compressoren-Gebäude, Material-Magazin, Kohlen-Schuppen und Locomotiv-Remise, Spital, Bohrer-Schmiede, Wagnerei, Badeanstalt, Trockenstube und Portierhäuschen.

1074) Mappe mit sechs photographischen Bildern von Bauwerken der Arlbergbahn, aufgenommen im Jahre 1884, und zwar:

1. Aquäduct unter der Rauriser Muhre, nächst km 81·0 (zwischen Pians und Strengen), dazu bestimmt, Bachläufe und Muhrgänge unschädlich über die Bahn hinweg zu leiten. Der Bau solcher Aquäducte, und insbesondere des auf dem Bilde veranschaulichten, gehörte zu den schwierigsten Ausführungen, welche auf der Arlbergbahn vorkamen. Die sogenannte Strengener Lehne ist nämlich von Verwitterungsproducten des Urgebirges bedeckt und machte wegen der zahlreichen Wasserrisse und Muhrgänge nicht nur eine Unterfahrung mittels des Aquäducten, sondern auch die Anlage von Futtermauern bis zu 20m Höhe erforderlich, weil die Steilheit des Terrains (fast 1 : 1) die Herstellung natürlicher Erdböschungen unmöglich machte;
2. Strassen- und Bahnbrücke (sogenannte 5. Rosannabrücke) bei St. Anton, Fachwerkbrücke mit einer Oeffnung von 26 m Lichtweite.
3. Ausgang des Arlbergtunnels bei Langen.
4. Lawinengallerie zwischen Klösterle und Danöfen, 290 m lang. Die Construction derselben besteht aus einer Decke, die thalseits auf Risaliten in der Futtermauer ruht und zugleich in letzterer verankert ist.

5. Radonnatobelbrücke bei km 118·342, bestehend aus einer halbkreisförmigen, gewölbten Mittelöffnung von 20 m und je zwei seitlichen Wölbungen à 10 m Lichtweite; die Gesammtlänge der Brücke beträgt 80 m.
6. Schmiedtobelbrücke bei km 122·654 zwischen Dalaas und Hintergasse; ein die 114 m weite und 36 m tiefe Felsschlucht übersetzender Steinbau mit drei Halbkreisgewölben à 22 m und zwei beiderseits daran anschliessenden Nebenöffnungen à 12 m Lichtweite. Die grossen Wölbungen ruhen auf zwei Pfeilern von 38·2 m, bezw. 39·4 m Höhe.

1075) Album-Cassette (aus rother Leinwand mit Golddruck-Aufschrift): »Arlbergbahn, Langen—Dalaas. Bauunternehmung Casagranda und Benuzzi 1884.« — Dasselbe enthält zwölf photographische Abbildungen von Landschaften, Stationsgebäuden und Brücken der genannten Strecke; aufgenommen während des Baues derselben vom Hof-Photographen G. Wolf in Constanz, und zwar: 1. Aufnahmsgebäude in Langen; 2. Klösterle; 3. und 4. Viaduct bei Klösterle; 5. Aufnahmsgebäude in Danöfen; 6. Radonnabrücke; 7. Lawinengallerien; 8. und 9. Wäldlitobelbrücke im Bau und nach ihrer Vollendung; 10. Aquäduct Wilde Tobel; 11. Wald; 12. Gipsbruch bei Dalaas.

1076) Bild (in Rahmen): Der Trisanna-Viaduct und die Ruine Wiesberg an der Ausmündung des Paznaunthales in das Stanzerthal zwischen den Stationen Pians und Wiesberg der Arlbergbahn. Dieser insgesammt 237·6 m lange Viaduct ist die höchste Brücke in Oesterreich, und auch der sonstigen Ausführung nach eines der hervorragendsten Werke heimischer Ingenieurkunst; er hat sieben gewölbte Seitenöffnungen à 9 m, und eine 115·4 m weite Mittelöffnung, welche mit einer Eisenconstruction (Halbparabelträger mit zweifachem Monier'schen Fachwerk) überdeckt ist; die Pfeiler und Wölbungen bestehen aus Bruchstein, also einem billigem Materiale, das vordem nur zu untergeordneten Bauten verwendet wurde; die beiden Hauptpfeiler sind 7·7 m breit, 4·5 m dick und 58·2, bezw. 54·9 m hoch; das Geleise liegt 87·5 m über der Thalsohle, d. i. in einer Höhe, welche ausreichen würde, die Wiener Votivkirche sammt den Thürmen darunter zu stellen. — Das Bild ist ein Aquarell nach der Natur gemalt im Jahre 1897 von Anton Hlaváček (etc. w. b. Nr. 370).

1077) Bild (in Rahmen): Die Wäldlitobelbrücke bei Langen am Arlberg, von Klösterle aus gesehen; nach der Natur gezeichnet im Jahre 1897 von Adolf Obermüller. Die Wäldlitobelbrücke nimmt unter den vielen derartigen Kunstbauten der Arlbergbahn den Rang gleich nach dem Trisanna-Viaducte ein; als gewölbte Brücke steht sie jedoch an erster Stelle, denn sie überspannt mit einer kühnen, im Kniesegment ausgeführten Wölbung von 41 m Lichtweite und einer 8 m weiten Nebenöffnung die 50 m tiefe Felsschlucht des Wäldlitobels.

1078) Bild (in Rahmen): Das Klosterthal mit der Arlbergbahn. Skizze in Tusch nach der Natur gezeichnet am 31. October 1897 von Anton Hlaváček (etc. w. b. Nr. 370). Das Klosterthal zieht sich längs des ganzen westlichen Abhanges des Arlberges von Langen bis Bludenz hin (26 km). Die Bahn liegt dort stellenweise bis 130 m über der Thalsohle und übersetzt (bis Bratz) auf gewaltigen Viaducten mehrere Schluchten (in Vorarlberg Tobel genannt). In jener Strecke bieten auch die zum Schutze des Bahnkörpers gegen Lawinenstürze ausgeführten Kunstbauten (vgl. Nr. 1074, Z. 4) ein erhöhtes Interesse.

1079) Tableau (unter Glas) mit Plänen des Mühlentobel-Aquäductes bei km 128·6 der Arlbergbahn, farbige Handzeichnung (Massstab 1 : 1000) angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. Das genannte Object ist aus Bruchstein-Mauerwerk erbaut, gewölbt, 13 m breit, unter einem Winkel von 74° angelegt und dient dazu den vom Scheitel eines mächtigen Schuttkegels jäh herabfliessenden, gefährlichen Wildbach »Mühltobel« über die Bahn hinwegzuführen. In der Zeichnung sind veranschaulicht: die Situation der Schutzdämme und Uferversicherungen am Mühltobel, die Längen- und Querschnitte des Objectes, die Draufsicht und die Ansicht von der Innsbrucker wie auch von der Bludenzer Seite aus.

1080) Grosses Tableau (in Rahmen), darstellend die Zimmerungen beim Baue des Arlbergtunnels. Farbige Handzeichnung aus dem Jahre 1885 von dem damaligen Bauführer und nunmehrigen Ministerialrathe im Eisenbahnministerium Ingenieur Karl Wurmb. Das Bild zeigt von links an und jede der vier Reihen abwärts gesehen folgende Zeichnungen: Ausbruch des Firststollens; Ausweiterung des Firststollens; Ausbruch des vollen Tunnelgewölbes;

Längenschnitt des Vollausbruches; eiserner Einbau; hölzerner Einbau; Vortrieb des Sohlenstollens unter theilweiser Verwendung des eisernen Oberbaues; Aufbruch vom Sohlen- nach dem Firststollen und Vortrieb des Firststollens; Querschnitt des Aufbruches; Längenschnitt des Sohlen- und Firststollens; Lage des Sohlenstollens gegenüber dem Firststollen; Endgesparre bei der Mauerung; Mittelgesparre; Endgesparre des Vollausbruches bei grösserem Drucke; Längenschnitt im Vollausbruch; Mauerung eines Tunnelringes.

1081) Mappe mit drei photographischen Abbildungen von Fahrbetriebsmitteln der Arlbergbahn, und zwar:

a) Güterzug-Tenderlocomotive, System Kamper-Demmer (jetzt Serie 79 der k. k. Staatsbahnen), gebaut 1884 und 1885 als Concurrenz-Locomotive für die Arlbergbahn von der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf. Die Maschine ruht auf sechs Achsen, von denen die vorderen vier gekuppelt sind. Die ersten drei liegen in einem Innenrahmen; die vierte Achse, die eine Aufsteckkurbel trägt, lagert hingegen in einem Aussenrahmen. Der rückwärtige Theil der Maschine stützt sich mittels Pendeln auf ein Drehgestell, System Kamper. Die Gesammtanordnung dieser Tenderlocomotive ist so getroffen, dass auch bei abnehmenden Wasser- und Kohlenvorräthen das Adhäsionsgewicht sich nicht ändert. Die Steuerung (Bauart Gooch) liegt innen. Die Constructionsverhältnisse sind auf dem Bilde angegeben.

b) Güterzugslocomotive (jetzt Serie 73 der k. k. Staatsbahnen), gebaut 1885 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien für die Arlbergbahn. Die Maschine hat vier vor der Feuerkiste liegende gekuppelte Achsen, von welchen die letzte radial verschiebbar ist. Der Rahmen und ebenso die nach System Gooch ausgeführte Steuerung liegen innerhalb. Zufolge ihrer vorzüglichen Verwendbarkeit wurde die Maschine nachher auf den übrigen Gebirgsstrecken der k. k. Staatsbahnen eingeführt, für welche dieselbe seit 1886 auch von den Locomotivfabriken in Wr. Neustadt, Floridsdorf und Linz geliefert wurde. Die Constructionsverhältnisse sind auf dem Bilde angegeben.

c)—d) Intercommunications-Wagen I. und II. Cl., gebaut 1883 von F. Ringhoffer in Smichow bei Prag für die Arlbergbahn.

e) Intercommunications-Wagen I. und II. Cl., gebaut 1885 von F. Ringhoffer in Smichow.

f)—g) Intercommunications-Wagen II. Classe, gebaut 1883 bis 1884 von der Hernalser Waggon- und Maschinenfabrik.

h) Intercommunications-Wagen III. Cl., gebaut 1884 von der Hernalser Waggon- und Maschinenfabrik.

i) Gepäckwagen für Schnellzüge, gebaut 1885 von F. Ringhoffer in Smichow.

k)—l) Grosse Kastenwagen für Sammelladungen, gebaut 1885, u. zw. *k)* von F. Ringhoffer, *l)* von der Hernalser Waggon- und Maschinenfabrik.

m) Borstenviehwagen, gebaut 1885 von der letztgenannten Fabrik.

1082) Originalzeichnung (auf einen Rahmen aufgezogen, Massstab 1 : 5), darstellend die Anordnung der im Jahre 1884 zuerst auf der Arlbergbahn in Anwendung gebrachten schwedischen Dampfheizung bei Personenwagen. Unter dem Wagengestell ist ein von Dampfrohren durchzogener Kasten angebracht, von welchem aus Canäle, die durch Klappen abgeschlossen werden können, in die Coupés führen. Die Heizung erfolgt durch die in die Canäle aufsteigende, von den Dampfrohren erwärmte Luft.

1083) Bildnis (in Rahmen): Julius Lott, k. k. Oberbaurath und Vorstand der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten, geboren am 25. März 1836 zu Wien, gestorben ebendaselbst am 24. März 1883, absolvirte das Gymnasium und mehrere Curse der technischen Hochschule in Wien, ging später nach Karlsruhe, wo er die technischen Studien vollendete und auch den Professor Keller an der Lehrkanzel für Strassen-, Wasser- und Eisenbahnbau supplirte. Hierauf war er im badischen Staatsdienste, theils beim Strassenbau im Schwarzwald, theils beim Eisenbahnbau in Heidelberg thätig. Die Voreinleitungen zum Baue der Brennerbahn (1862) führten L. in die Heimat zurück. Director Etzel (s. Nr. 1035) zog ihn zu den Projectirungsarbeiten für diese Bahn heran und betraute ihn auch mit der Bauführung der

Strecke Patsch—Matrei, welche bekanntlich als die schwierigste und gefährlichste Strecke der ganzen Brennerbahn galt. Nach der Vollendung dieser Bahn (1867) ging L. mit dem Bauleiter derselben, Achilles Thommen (s. Nr. 1038), welcher an die Spitze der eben errichteten königl. ung. Eisenbahn-Baudirection gestellt worden war, nach Ungarn und fungirte dort vorerst als Sections-Ingenieur auf der Linie Carlstadt—Fiume, dann als Inspector und Leiter der Tracirungsarbeiten auf der Linie Grosswardein — Klausenburg. Im Jahre 1869 wurde er aber als Ober-Inspector in die Centrale jener Direction nach Pest einberufen, wo er anfänglich in der Abtheilung für die staatlichen Eisenbahnbauten, nachher als Vorstand der Abtheilung für die Bauaufsicht über die concessionirten Bahnen thätig war. Ein Jahr später übernahm er den Ausbau der Ungar. Ostbahn, welchen die Gesellschaft in eigener Regie weiterführte, nachdem die Bauunternehmung (Gebrüder Waring) vertragsbrüchig geworden war und die Arbeiten im Stiche gelassen hatte. Er wirkte nun als Baudirector der genannten Bahn und lenkte durch seine vorzüglichen technischen Leistungen, wie nicht minder auch durch die Geschicklichkeit, mit welcher er die verworrenen Bauangelegenheiten der Gesellschaft zu ordnen verstand, die allgemeine Aufmerksamkeit der Fachgenossen und insbesondere jene des damaligen Generaldirectors der Theissbahn, Wilhelm von Nördling, auf sich, welcher, nachdem er (Ende März 1875) zum zweitenmale in das k. k. Handelsministerium berufen und zum Generaldirector des österr. Eisenbahnwesens ernannt worden war, L. zum Vorstande der zufolge a. h. Entschliessung vom 16. August 1875 errichteten k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten erwählte. Beim Antritte seiner neuen Stellung hatte L. zunächst für die Vollendung der bereits von der Bauabtheilung der k. k. General-Inspection in Angriff genommenen staatlichen Linien: Tarnów—Leluchów, Divača – Pola – Rovigno, Siverić—Spalato—Sebenico, Rakonitz—Protivin zu sorgen. Während dessen kamen als weitere »Nothstandsbauten« noch sechs Linien neu hinzu, von denen die Donau-Uferbauten und die Linie Tarvis – Pontafel Hauptbahnen, alle übrigen aber Secundärbahnen waren. Da für solche Bahnen noch keine umfassenden Normalien bestanden, musste L. alle einschlägigen Pläne von Grund auf verfassen. Dieselben erwiesen sich als so zweckentsprechend, dass die ihnen zu

Grunde gelegten Principien weiterhin auch bei Privatbahnen gleicher Art Anwendung fanden. Seine Meisterleistung blieb indes das definitive Project für die Arlbergbahn und die Installation ihres Baues. Ein neidisches Geschick wehrte ihm jedoch die Vollendung dieses grossartigen Werkes; er erlebte nur die ungeahnt rasche und glückliche Durchbohrung des Haupttunnels bis auf eine Länge von etwa 7000 m und den gedeihlichen Fortgang des Baues der Thalbahn (Innsbruck—Landeck), sowie der beiden Rampenstrecken. — In die letzte Periode seines vollkräftigen Schaffens (1882) fiel auch noch die Ausarbeitung des Projectes für die Galizische Transversalbahn und die Bauvergebung derselben. Zur Zeit der Sicherstellung der Ausästungen dieser Bahn (Februar 1883) lag aber L. schon schwerkrank darnieder. — Als staatliche Anerkennung für seine verdienstvolle Wirksamkeit erhielt L. am 16. Mai 1880 den Titel und Charakter eines Oberbaurathes und am 25. December 1882 den Orden der eisernen Krone. — Das Bild stammt beiläufig aus dem Jahre 1880.

1084)—1085) Zwei photographische Abbildungen des »Lott-Denkmals« zu St. Anton am Arlberg. Dasselbe steht in einem beim Ostportale des Arlbergtunnels eigens angelegten Parke und wurde am 22. September 1884 in Gegenwart zahlreicher, von der Eröffnungsfeier der Arlbergbahn aus Bregenz zurückkehrenden Festgäste, unter welchen auch die Bau-Ingenieure der Arlbergbahn vertreten waren, in die Obhut der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen übergeben. Als Sprecher fungirten hiebei: namens des Denkmal-Comités der k. k. Ministerialrath und administrative Director der k. k. österr. Staatsbahnen Rudolf Freiherr v. Lilienau und namens der General-Direction der k. k. Hofrath und Baudirector Friedrich Bischoff. Das vom Professor der Bildhauerkunst an der k. k. Akademie der bildenden Künste in Wien Edm. Hellmer entworfene Monument besteht aus schwarzem Sterzinger Porphyr, hat eine Höhe von 6·5 m und zeigt an der Vorderseite ein gleichfalls von Hellmer (in Bronze) ausgeführtes Medaillon mit den wohlgetroffenen Gesichtszügen des Verstorbenen. Am Sockel sind beiderseits Inschriften eingemeisselt, welche folgenden Wortlaut haben: »Gewidmet zur bleibenden Erinnerung an seine grossen Verdienste um den Bau der Arlbergbahn von seinen Freunden, Mitarbeitern, Fach-

genossen und Collegen.« — »Dem Andenken des in der Blüthe seiner Schaffenskraft am 24. März 1883 im Alter von 47 Jahren dem Leben entrissenen k. k. Directors der Staatseisenbahnbauten, Oberbaurathes Julius Lott«. Den Ueberschuss der zur Errichtung des Denkmals eingeflossenen Beträge widmete das Comité zur Gründung einer »Julius Lott-Stiftung«, deren Zinsen alljährlich an hilfsbedürftige Witwen und Waisen von Beamten der k. k. österr. Staatsbahnen vertheilt werden.

1086) Kupfermedaille, Durchmesser 71 mm, ausgeführt von Josef Tautenhayn, anlässlich des am 19. November 1883 erfolgten Durchschlages des Arlbergtunnels. Vorderseite: Zwei weibliche Figuren reichen sich über ein Tunnelportal die Hände. Darüber: 10.248·7 m. Beginn Juni 1880. Durchschlag November 1883. Tirol, Vorarlberg. Ehre der Arbeit. — Kehrseite: Die k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten den Erbauern des Arlberg-Tunnels zur Erinnerung. (Liegt in der Medaillen-Sammlung [Anhang II] unter Nr. 26.)

1087) Gesteinstück (Gneis) vom Ausbruche der östlichen Hälfte des Arlbergtunnels; geziert mit gemalten Alpenblumen und der Aufschrift: »Andenken an den Arlberg-Tunnel« von einer Blumenmalerin in Innsbruck 1883. (Geschenk des Revidenten Herrn Franz Ritter von Borutzky.)

1088) Album (aus violettem Peluche mit allegorischem Metallschild, ebensolchen Beschlägen und Email-Monogramm und kleinen Votivtafeln: »Juni 1880, November 1883«), aufgelegt von den Erbauern des Arlberg-Tunnels (Ostseite) und gewidmet dem Bauleiter, k. k. Baurathe Adolf Doppler. Inhalt: Widmungs- und Gedenkblätter und photographische Abbildungen, nämlich: 1. Titelblatt »Zum Durchschlage des Arlberg-Tunnels, Stollenlänge 10.266 m, Beginn der Handbohrung 24. Juni 1880, der Maschinenbohrung 17. November 1880, Durchschlag 19. November 1883«; 2. Dedication: »Ihrem hochgeschätzten bewährten Führer Herrn Adolf Doppler, k. k. Inspector, in dankbarer Erinnerung gewidmet von den Erbauern des Arlberg-Tunnels« (Ostseite); 3. Citat aus Schiller's »Glocke«; 4. Begrüssung Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I., anlässlich des Allerhöchsten Besuches der Baustätten in St. Anton am 10. August 1881; 5. Ostansicht von St. Anton; 6. Westansicht von St. Anton; 7. St. Christof am Arlberg; 8. Bildnis des k. k.

Oberbaurathes und Vorstandes der k. k. Direction für Staatseisenbahnbauten Jul. Lott; 9. bis 35. Bildnisse (210 Stück) der beim Baue des Arlbergtunnels (Ostseite) beschäftigt gewesenen Beamten und Werkmeister nebst Angabe ihrer Namen und Diensteigenschaft. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Adolf Doppler.)

1089) Album (aus braunem gepressten Leder, ebensolchem Deckschild, welches in allegorischer Weise ein Portal des Tunnels darstellt und die Umschrift: »Begonnen im Juni 1880, Durchschlag im November 1883« aufweist), aufgelegt nach der Vollendung des grossen Bauwerkes im Jahre 1884 von den Erbauern der westlichen Hälfte des Arlberg-Tunnels und gewidmet dem Bauleiter k. k. Oberbaurathe Adolf Doppler. Inhalt: Photographische Abbildungen, u. zw.: 1. Langen nach West; 2. Langen nach Ost; 3. Stuben am Arlberg; 4. Klösterle; 5. Installationsplatz in Langen; 6. Arbeiter-Colonie in Langen; 7. Westportal des Arlberg-Tunnels; 8. Pumpenhaus in Langen; 9. Werkstätte in Langen; 10. Brandt'sche Bohrmaschine; 11. Gruppenbild der Bauführer und ihres Hilfspersonals; 12. bis 18. Vierzig Einzelbilder von Beamten und Werkleuten; 19. Ein Gruppenbild von Werkmeistern. Die Namen und Diensteigenschaften der Abgebildeten sind nicht angegeben. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Adolf Doppler.)

1090) Bild (in Rahmen): Die Bergstrasse von Tirol nach Vorarlberg, nach der Natur gemalt von Molitor, gestochen von Haldenwang 1803. (Geschenk des Bureau-Vorstandes der Mährisch-schlesischen Centralbahn Herrn Franz Brzezowsky.)

1091)—**1092**) Photographische Abbildungen (in Rahmen) zweier Ortschaften an der grossen Poststrasse über den Arlberg, u. zw.:

1091) St. Christof, ein altes Hospiz mit kleiner Kirche und einem Wirthshause in einem öden, von mächtigen Bergen umgebenen Kessel, etwa 20 m unterhalb der Passhöhe (1802 m) gelegen. Das Wirthshaus steht unmittelbar, und zwar 471 m über dem Arlbergtunnel. Die Passhöhe (der Arlbergsattel) bildet die Grenze zwischen Tirol und Vorarlberg, die Wasserscheide zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meere und die geognostische Grenze zwischen der Kalkalpenzone und den krystallinischen Gesteinen.

1092) Ortschaft Stuben, genannt: »Des Kaisers grösste Stuben«, der erste vorarlbergische Ort, 1418 m über dem Meere gelegen und durch starke Mauern gegen Lawinen geschützt. Die Bilder wurden im Jahre 1898 von dem Judenburger Photographen Max Helf nach der Natur aufgenommen.

1093) Tableau (in Rahmen): Photographische Abbildungen der Lawinenverbauung am Arlberge, aufgenommen vom damaligen Bauleiter und nunmehrigen Inspector Vincenz Pollak. Aus dem Hauptbilde (1 m lang, 75 cm hoch) ist der 1893er Stand der aus Trockenmauern und Verpfählungen (für die Aufforstung) ausgeführten Verbauung im Benediktinertobel ob Langen zu ersehen. Die um das Hauptbild gruppirten 20 kleinen Darstellungen zeigen den Verbau der verschiedenen Lawinen-Anbruchsgebiete, und zwar: 1. den Benediktinertobel; 2. den Längentobel; 3. den Simastobel (Waldgrenze); 4.—5. den Benediktinertobel (Sonnseite); 6. den Benediktinertobel (Schattenseite); 7. den Simastobel (Schlangenmauer; 8.—9. eine allgemeine Uebersicht der Verbauungen des Benediktinertobels im Sommer und im Winter (die Mauern stecken bis zur Krone im Schnee); 10. die Wirkung einer Trockenmauer und einer Verpfählung (der Abriss der Schneemassen tritt nur unterhalb derselben ein); 11.—12. den Benediktinertobel im tiefen Schnee am 1. April 1892 und am 6. Mai 1891 (unterhalb der tiefstehenden Mauern ist der Schnee im Abreissen begriffen); 13. ein Schneeschild in Stuben (Winter 1891—1892); 14. Stockwerk eines Hauses in Stuben (im selben Winter); 15.—16. Stuben (im selben Winter); 4 m hohe, ruhig gefallene Schneemenge, am Pegel gemessen; 17. Schnee, von der Trockenmauer gehalten, unterhalb derselben aber in Bewegung; 18. Schnee unterhalb des tiefstehenden Schneehanges in Bewegung; 19. eine Lawinenbildung im Ausbruchsgebiete, Risse und Klüfte im Schnee, Schneehöhe 1·6 m; 20. die provisorische Bahnbrücke am Grosstobel-Bergsturz (im Winter 1892/1893 ging die Grosstobel-Lawine über das Provisorium, ohne es zu beschädigen). Die in den Bildern veranschaulichten Verbauungen wurden nach dem an Lawinen überreichen Winter 1888 von dem oben genannten Inspector der k. k. Staatsbahnen projectirt und seit 1890 mit einem Kostenaufwande von jährlichen fl. 40.000 bis fl. 200.000 ins Werk gesetzt. Einige der grössten Lawinen- und Schneerutschgebiete sind bereits verbaut und hierdurch so



Saal VI

vollständig gesichert, dass daselbst schädliche Schneegänge nicht mehr stattfinden. Auch der eigene Bestand der Bauten blieb selbst in sehr lawinenreichen Wintern intact. Die Erhaltungskosten waren nur geringe.

1094) Tableau (in Rahmen): Photographische Abbildungen der Schneefälle und Lawinen auf der Arlbergbahn im Februar 1892, aufgenommen von dem Bregenzer Photographen Th. Immler, und zwar: 1. Stuben gegen das Klosterthal; 2. Strasse in Stuben; 3. Stuben gegen die Arlbergstrasse; 4. Westportal des Arlbergtunnels; 5.—6. Station Langen; 7. Aquäduct und Lawinenkegel-Einschnitt beim Simastobel; 8. Schneeeinschnitt im Lawinenkegel der Klebwand; 9. Haltestelle Klösterle; 10. ein grosses Lawinenschutzdach; 11. ein kleines Lawinenschutzdach; 12. die Spreubachbrücke bei Danöfen nächst km 115·⁴/₅, vollkommen unversehrt.

1095) Tableau (in Rahmen): Photographische Abbildungen des am 9. Juli 1892, 4 Uhr morgens erfolgten Bergsturzes vom Blissadona in den Grosstobel und ins Alfenz-(Kloster-)Thal am Arlberg, wobei die Bahn und die Strasse, wie auch ein Haus in Klösterle zerstört und die Alfenz zu einem See gestaut wurde. Das Hauptbild (1 m lang, 75 cm hoch), aufgenommen am 11. Juli 1892 nachmittags im Augenblicke eines Nachsturzes, zeigt die Blissadonahöhe, die Anbruchfläche in 2100 m Meereshöhe, die Grosstobelschlucht, die abgestürzten Massen und die in 1200 m Meereshöhe liegende Eisenbahn. Die kleineren Bilder veranschaulichen links: 1. das Ausbruchgebiet des Absturzes, gesehen von dem gegenüber gelegenen Blassegg aus; 2. die Anbruchstelle im Augenblicke von Nachstürzen; 3. die Anbruchstelle vor Eintritt des Absturzes, aufgenommen am 9. November 1891; 4. die Anbruchstelle nach dem Absturze, ebenfalls aufgenommen von Blassegg aus; 5. die Fortsetzung des Schuttkegels; sodann oberhalb: 6. die Anbruchfläche in nächster Nähe; 7.—8. das Anbruchsgebiet sammt davorliegender Strasse; 9. das Anbruchsgebiet von der »Mahd« (an der Blissadonalehne) aus; ferners rechts: 10. die zerstörte Bahn und Strasse bis zur Alfenz; 11. die Grabeneinsenkung und einen stehengebliebenen Felskopf (Horst, Scholle); 12. den Grosstobel vor Eintritt des Absturzes; 13. den Grosstobel und die Anbruchfläche nach dem Absturze; 14. die zum See angestaute Alfenz nebst Stauwall (Arm des

Bergsturzkegels); endlich unterhalb (von rechts nach links): 15. den Staufen vom Stauwall aus; 16. begonnene Stollen für die neue Führung der Bahn in einem Tunnel durch den Bergsturzkegel; 17. den Arbeitsstand für die Wiederaufnahme des durchgehenden provisorischen Verkehres am 17. Juli 1892; 18.—20. 3 Runsen im Sturzkegel nebst den Holzbrücken für den provisorischen Bahnverkehr. Sämmtliche Bilder wurden von dem nachmaligen Inspector Vincenz Pollack aufgenommen, der auch das Project für die im Jahre 1893 bewerkstelligte Tunnelirung des Bergsturzkegels verfasste.

1096) Tableau (in Rahmen): Photographische Abbildungen des in voriger Nummer erwähnten Bergsturzes bei Klösterle am Arlberg, zwischen km 111·8—112·1, aufgenommen von dem Bregenzer Photographen Th. Immler, und zwar: 1. Gesammtansicht vom linken Alfenzufer aus, zur Zeit eines Nachsturzes; 2.—5. Ansichten von der überschütteten Reichsstrasse aus gegen Klösterle hin; 6.—7. Beginn der Arbeiten zur provisorischen Wiederherstellung der Bahn; 8. Ansicht des Hauses der bei dem Bergsturze verunglückten Familie in Klösterle.

1097) Tableau (in Rahmen): Fünf kleinere photographische Abbildungen desselben Bergsturzes, aufgenommen von dem Ingenieur Erwin von Wouwermans. Das Mittelbild zeigt den grossen Tobel im Momente eines Felsabsturzes; linksseitig sind veranschaulicht: das westliche Ende des Bergsturzes in km 112·1 und der an Stelle des zerstörten Bahnobjectes in km 111·984 angelegte provisorische Wegübergang über den Tobel, und rechtsseitig: Partien vom östlichen und westlichen Ende des Bergsturzes in km 111·8.

1098) Mappe mit photographischen Abbildungen der Lawinenstürze am Arlberge in der Zeit vom 23. Jänner bis 19. Februar 1893, aufgenommen von dem Bregenzer Photographen Th. Immler, und zwar: 1. Glongtobel-Object und Lawine; 2. westlicher Stollenmund am Grosstobel (Linienverlegung); 3. Eisenconstruction der Glongtobel-Brücke, abgetragen am 3. Februar 1893 durch die Glongtobel-Lawine; 4. Einschnitt durch die am 4. Februar abgegangene Grosstobel-Lawine; 5. Eisenconstruction des Spreubach-Objectes, abgetragen am 3. Februar durch die Spreubach-Lawine; 6. Spreubach-Object und Lawine.

* * *

1099) Mappe mit sieben photographischen Abbildungen der auf Grund des Gesetzes vom 4. Juni 1883 errichteten und am 15. September 1884 eröffneten österr. Traject-Anstalt in Bregenz, welche gleichsam zur Fortsetzung der Arlbergbahn über das »Schwäbische Meer« hinüber dient. Inhalt: 1. Trajectzug (Dampfschiff, und zwei mit Eisenbahnwaggons besetzte Trajectkähne) während der Fahrt über den Bodensee; 2. und 3. die Traject-Anlagen im Hafen zu Bregenz; 4. bis 7. Landungsstellen und sonstige Partien vom Bregenzer Hafen. Die beiden ersten Bilder wurden 1897 von dem Wiener Photographen Hans Pabst für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie« aufgenommen; die übrigen Bilder entstammen den Ateliers von W. Högler in Bregenz, bezw. Alois Beer in Klagenfurt.

1100) Grosses Tableau (in Rahmen) darstellend die Hafenerweiterung und Werftanlage in Bregenz am Bodensee, erbaut von der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in den Jahren 1887 bis 1891. Das Bild setzt sich zusammen aus acht photographischen Aufnahmen und vier Handzeichnungen. Das Mittelbild zeigt in Handmalerei die Situation des Bregenzer-Hafens, des Trockendocks und der Drehbrücke. In der linken Bildseite sind (von oben angefangen) dargestellt: die Fundirung des Trockendocks; der Längenschnitt durch die Drehbrücke; der Querschnitt durch das Trockendock; die Fundirung des Trockendocks (zweite Ansicht). Die rechte Bildseite veranschaulicht: die Fundirung des Trockendocks (dritte Ansicht) und die Einrüstung der Baugrube, dann den Drehmechanismus der Drehbrücke, sowie die Steinschüttung und Quaimauern des Wellenbrechers. Die unteren sechs Photographien lassen (von links an) ersehen: das Ausschwenken der Drehbrücke, den Bau der Quaimauer am Wellenbrecher, das Trockendock vor seiner Fertigstellung, einen Personendampfer im Trockendock, das Trockendock während der Herstellung des Aushubes unter Wasser, die Trockendock-Spundwände und Pfahlwände am Umfange der Baugrube.

1101) Mappe mit Photographien der Bodensee-Dampfschiffe der k. k. österr. Staatsbahnen, u. zw.: 1. Habsburg (1884); 2. Austria (1884); 3. Kaiser Franz Josef I. (1885); 4. Bregenz (1885);

5. Caroline (1885); 6. Kaiserin Elisabeth (1885); 7. Kaiserin Maria Theresia (1892). Die Hauptdimensionen und Erbauer der Schiffe sind auf den Bildern angegeben.

1102) Mappe, enthaltend die Uniformirungs-Vorschrift und einen Bogen mit farbigen Zeichnungen der Uniformsorten für das Personal der k. k. Bodensee-Schiffahrt in Bregenz. Da der gesammte österreichische Schiffahrtsbetrieb auf dem Bodensee gewissermassen eine Fortsetzung der Arlbergbahn bildet und der Staatseisenbahn-Verwaltung unterstellt ist, wurde darauf Bedacht genommen, dass die Uniformirung des Schiffpersonales, welche im Allgemeinen der »Marine-Adjustirung« nachgebildet ist, dessen Zugehörigkeit zu den k. k. österr. Staatsbahnen erkennen lasse.

* * *

1103) Concessions-Urkunde (in kalligraphischer Ausstattung, rothem Einbande mit Golddruck, anhängendem Siegel in kleiner Metallkapsel) vom 12. Mai 1884, womit der Oesterr. Länderbank in Wien und der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft in Prag das Recht zum Baue und Betriebe einer als normalspurige Localbahn herzustellenden Locomotiv-Eisenbahn von der Station St. Pölten der Kaiserin Elisabethbahn über Herzogenburg, Traismauer und Judenau nach Tulln zum Anschlusse an die Kaiser Franz Josef-Bahn unter Gewährung einer 30jährigen Steuerfreiheit und auf die Dauer von 90 Jahren verliehen wurde. An die Concessionsurkunde selbst reihen sich die Concessionsbedingnisse (mit gemaltem Titelblatte) und schliesslich ein Vermerk in Betreff der bücherlichen Eintragung an. — Die 45·8 m lange Localbahn St. Pölten—Tulln wurde seit ihrer Eröffnung (3. August 1885) vom Staate betrieben und — auf Grund des Gesetzes vom 27. December 1893 — gleich allen anderen im Besitze der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft gewesenen Linien mit 1. Jänner 1894 eingelöst.

1104) Concessions-Urkunde (auf Pergament, mit kalligraphisch ausgestattetem Titelblatte und ebensolchen Initialen, braunem Ledereinbande und anhängender Siegelkapsel) vom 30. August 1884, womit der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn

von Budweis nach Salnau, unter Gewährung einer 30jährigen Steuerfreiheit, auf die Dauer von 90 Jahren verliehen wurde. An diese Urkunde selbst reihen sich die mit Handmalerei verzierten Concessionsbedingnisse, sowie ferner das zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft am 30. September 1884 abgeschlossene Uebereinkommen über die Betheiligung des Staatsschatzes an der Capitalsbeschaffung an. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung. — Von dieser 71·5 km langen Localbahn wurde die 35·4 km lange Theilstrecke Budweis – Gojau am 12. November 1891, die restliche Strecke aber am 4. Juli 1892 eröffnet. Hinsichtlich der Betriebführung und sodann gänzlichen Einlösung durch den Staat gilt das in der vorhergehenden Nummer Gesagte.

1105) **Concessions-Urkunde** (auf Pergament, mit gemaltem Titel, ebensolchem, die ganze zweite Blattseite einnehmendem Reichsadler und sonstiger ornamentaler und figuraler Ausstattung, braunem Ledereinbande und anhängender Siegelkapsel) vom 5. März 1885, womit der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft — auf die Dauer von 90 Jahren und unter Gewährung einer 30jährigen Steuerfreiheit — das Recht zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Localbahn von der Station Hannsdorf der Mährischen Grenzbahn über Goldenstein, Lindewiese und Freiwaldau an die Reichsgrenze zum Anschlusse an das preussische Eisenbahnnetz in der Richtung nach Ziegenhals verliehen wurde und zwar mit der Verpflichtung: über Verlangen der Staatsverwaltung und bei Eintritt der hiefür vereinbarten Voraussetzungen, auch die Abzweigungen von Lindewiese über Setzdorf und Friedberg an die Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) sowie, von Sandhübel über Saubsdorf an die Reichsgrenze bei Kunzendorf auszuführen. Auf der letzten Blattseite der Urkunde Vermerk über die bücherliche Eintragung; diesem folgen die gleichfalls mit gemalten Initialen gezierten Concessionsbedingnisse und das Uebereinkommen vom 25. April 1885, betreffend die Gewährung eines Staatsvorschusses von 600.000 fl. — Die Eröffnung der 25·4 km langen Strecke Nieder-Lindewiese—Ziegenhals hat am 26. Februar 1888, jene der 30·4 km langen Strecke Hannsdorf—Nieder-Lindewiese am 1. October 1888 stattgefunden. Betriebführung und sodann Einlösung durch den Staat wie bei Nr. 1103.

1106) Concessions-Urkunde (auf Pergament in kalligraphischer Ausstattung, grünem Ledereinbande mit Bronze- und Email-Verzierungen und anhängender metallener Siegelkapsel) vom 12. October 1886, womit der Oesterreichischen Local-Eisenbahn-Gesellschaft — auf die Zeit bis 11. Mai 1974 und unter Gewährung einer 30jährigen Steuerfreiheit — das Recht zum Baue und Betriebe einer Localbahn von Traismauer, eventuell Herzogenburg nach Krems, ferner von einem Punkte der Linie Absdorf—Krems nach Sigmundsherberg verliehen wurde. Auf der letzten Blattseite Vermerk über die bücherliche Eintragung. Hieran schliessen sich die Concessions-Bedingnisse. — Die 19·8 km lange Strecke Herzogenburg—Krems wurde ebenso wie die 43·3 km lange Strecke Hadersdorf—Sigmundsherberg am 16. Juli 1889 eröffnet. Betriebführung und nachher Einlösung durch den Staat wie bei Nr. 1103.

1107) Bild (in Rahmen): Situationsplan und Grundrissskizzen der von der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen 1884—1885 aus Mitteln des Provisionsfondes erbauten drei Beamten- und Diener-Wohngebäude in der Station Knittelfeld (Linie St. Michael —Villach); farbige Handzeichnung (Situation im Massstabe 1 : 2000), angefertigt zur Exposition in der Jubiläums-Gewerbeausstellung Wien 1888. Zwei dieser Gebäude liegen nordöstlich; eines nordöstlich vom Stationsplatze; sie sind massiv aus Ziegelmauerwerk hergestellt, haben je 400 m^2 verbaute Fläche und enthalten in ihren drei Geschossen insgesammt 46 Wohnungen. Die Baukosten betrugen, ohne die von der Gemeinde unentgeltlich abgetretene Bodenfläche, fl. 105.000.

1108) Bild, Aquarell (in Rahmen): Die beiden nordöstlich vom dortigen Stationsplatz gelegenen, 1884—1885 erbauten Beamten- und Diener-Wohngebäude in Knittelfeld (etc. wie bei Nr. 1107).

1109) Bild (in Rahmen): Pläne der Fettgasanstalt, System Pintsch, am Kaiser Franz Josef-Bahnhofe in Wien, erbaut von der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen im Jahre 1886 durch die Actiengesellschaft für Gas-, Wasser- und Heizungsanlagen in Wien. Productionsfähigkeit 200 m^3 per zehnstündige Charge. — Farbige Handzeichnung (Massstab 1 : 100) angefertigt für die Jubiläums-Gewerbeausstellung Wien 1888. In der rechtsseitigen unteren Ecke des Bildes sind die Productionsverhältnisse

der ganz gleichartigen, am Wiener Westbahnhofe seit 1887 im Betriebe stehenden Gasanstalt für die Zeit von 1880 bis 1887 ausgewiesen. Die Anlagekosten jeder dieser Gasanstalten haben rund fl. 40.000 betragen.

1110) Plan (handgezeichnet und auf Leinwand aufgezogen) des Bahnhofes Linz: Gegenüberstellung des Bestandes bei der Eröffnung der Bahn im Jahre 1858 und zu Anfang des Jahres 1888 unter Ersichtlichmachung der in letzterem Jahre projectirt gewesenen Erweiterung.

1111) Bild (in Rahmen): Situationsplan des Westbahnhofes in Wien sammt Darstellung der Bogenlampen-Vertheilung für die Beleuchtung der Aussenräume des Bahnhofes mittels der elektrischen Beleuchtungsanlage in deren Ausgestaltung vom Jahre 1888. Handzeichnung in Tusch und Farben (Massstab 1 : 1000), angefertigt für die Jubiläums-Gewerbeausstellung Wien 1888. — Die elektrische Beleuchtung des genannten Bahnhofes wurde 1881 etablirt und zwar mit 29 Bogenlampen und Wechselstrom; im Jahre 1888 wurde der letztere durch Gleichstrom ersetzt und die Zahl der Bogenlampen auf 36 erhöht, welche je sechs hintereinander in sechs Stromkreisen geschaltet und für neun Ampères und fünfzig Volts eingerichtet sind. Installation von Siemens & Halske. Als Betriebskraft für diese und für die gleichzeitig etablirte elektrische Beleuchtung der Innenräume des Bahnhofes (s. Nr. 1112) dient eine 100pferdige Hochdruck-Compound-Maschine, die mit einer gleichkräftigen Dampfmaschine der Wiener Werkstätte derart verbunden ist, dass eine für die andere als Betriebskraft eintreten kann. Kosten der Gesammtanlage rund fl. 65.000. Daten über die Stromquelle und die Schaltungsweise, wie auch ein Zeichenschema sind auf dem Bilde angegeben.

1112) Bild (in Rahmen): Situationsplan des Westbahnhofes in Wien sammt Darstellung der Glühlichter-Vertheilung für die im Jahre 1888 eingerichtete elektrische Beleuchtung auch der Innenräume dieses Bahnhofes; Handzeichnung (Massstab 1 : 400). Diese von der Firma Ganz & Comp. nach dem System Déri-Zipernowsky mit Transformation eines hochgespannten Primärstromes (800 bis 1000 Volts) installirte Anlage zählt 400 Glühlichter für 0·5 Ampères und 100 Volts. (Im Uebrigen wie bei Nr. 1111.)

1113) Grosse auf Leinwand aufgezogene farbige Handzeichnung mit der Ueberschrift: »Localstrecke Wien—Neulengbach« der k. k. österr. Staatsbahnen; Vergleich des Bestandes im Jahre 1858 und am 1. Jänner 1888. Massstab 1 : 1000. Durch die Gegenüberstellung des Bestandes bei der Eröffnung der Bahn und desjenigen zu Beginn des Betriebsjahres 1888 wird die bauliche Entwicklung der Strecke veranschaulicht. Auch diese Zeichnung wurde für die Jubiläums-Gewerbeausstellung Wien 1888 angefertigt.

1114) Mappe mit photographischen Abbildungen der in den Jahren 1883—1889 von der Maschinenbau-Actiengesellschaft, vormals Ruston & Comp. in Prag, theils neu ausgeführten, theils reconstruirten (verstärkten, bezw. gehobenen) Eisenbrücken auf verschiedenen Linien des staatlichen Betriebsnetzes. Inhalt: 1.—2. Viaduct bei Klostergrab (Strecke Klostergrab—Moldau), erbaut 1884; 3. Viaduct bei Hüttengrund (auf derselben Strecke), erbaut 1884; 4.—7. Eisenbahnbrücke über die Donau bei Krems, im Zuge der Localbahn Herzogenburg—Krems (Halbparabelträger, 4 Oeffnungen à 80 und 2 Oeffnungen à 60 m lichte Weite, ferner Parabelträger, 7 Inundationsöffnungen à 30 m lichte Weite), erbaut 1888—1889; 8. Eisenbahnbrücke über den Kamp im Zuge der Localbahn Hadersdorf—Sigmundsherberg (Halbparabelträger, 1 Oeffnung zu 70·6 m), erbaut im Jahre 1889; 9. Gehsteg über den Bahnhof in Bregenz, errichtet 1889; 10. Verstärkung des Rybnitz-Viaductes bei Plass (Strecke Pilsen—Saaz), erbaut 1872, verstärkt 1891; 11.—12. Rheinbrücke bei Buchs (erbaut 1872) während ihrer Hebung (um 1·5 m) im Jahre 1892, welche vorgenommen werden musste, um die Brücke gegen die Gefährdungen durch die stets höher steigenden Hochwässer zu schützen.

1115) Reliefbild (unter Glas), 0·49 m^2 gross und darstellend »Das Gesäuse« (Bahnstrecke Gross-Reifling—Admont sammt Umgebung). Massstab 1 : 25.000; ausgeführt 1888—1889 während eines neunmonatlichen Zeitraumes von dem Assistenten der k. k. Staatsbahnen Anton Mareck († 1894).

1116) Bild (in Rahmen): Speisesaal für Werkstättenarbeiter in der Station Gmünd, errichtet 1890 anlässlich der damaligen Erweiterung der Werkstätte, um den entfernt wohnenden Arbeitern derselben den weiten Hin- und Herweg während der Mittagspause zu ersparen. Der Saal bietet Raum für ungefähr 80 Personen; zum Wärmen der Speisen steht den Arbeitern ein

Wärmeapparat und zum Reinigen der Gefässe laufendes Wasser zur Verfügung. Aehnliche Speisesäle wurden auch in den Werkstätten-Anlagen zu Linz, Salzburg, Knittelfeld, Pilsen, Nusle-Vršovic, Neu-Sandec, Lemberg, Przemyśl und Stryj von der Staatseisenbahnverwaltung errichtet. In der Mitte des Bildes ist der Innenraum des Speisesaales veranschaulicht; ringsherum sind die Planskizzen gruppirt. Die ganze in Tusch und Farben ausgeführte Handzeichnung wurde über Veranlassung des k. k. Eisenbahnministeriums zur Exposition in der Gruppe »Wohlfahrts-Einrichtungen« der Jubiläumsausstellung Wien 1898 angefertigt.

1117) Bild (in Rahmen) darstellend die Aussen- und Innenansicht, sowie die Pläne der im Jahre 1891 von der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen erbauten Kaserne für das Fahrpersonale in Linz. Dieselbe hat die Bestimmung, denjenigen Bediensteten, welche vermöge der Diensteintheilung öfters bemüssigt sind, ausserhalb ihres Wohnsitzes zu rasten oder zu nächtigen, zeitweilig einen ruhigen und bequemen Aufenthalt zu bieten. Sie befindet sich in der Nähe des Bahnhofes, besteht aus einem stockhohen, geräumigen Gebäude (345·2 m^2 verb. Fläche), welches zwölf Schlafräume mit 69 Betten, zwei Waschräume mit je sechs Waschstellen, eine Douche, eine Küche und die nothwendigen Nebenräume umfasst. Alle diese Räume sind elektrisch beleuchtet, mit einer Kalt- und einer Warmwasserleitung versehen und durch Mauerschläuche zu lüften. Die Kosten des Baues betrugen fl. 30.258, jene der inneren Einrichtung und Ausstattung rund fl. 4800. Das Bild ist eine in Tusch und Farben ausgeführte Handzeichnung und wurde für die Jubiläumsausstellung Wien 1898 angefertigt.

1118) Situationsplan (in Rahmen) des Prager Bahnhofes der k. k. Staatsbahnen (Kaiser Franz Josef-Bahn) nach dem Bestande vom Jahre 1890; farbige Handzeichnung, angefertigt für die Landesausstellung Prag 1891.

1119) Situationsplan (in Rahmen) des Prager Bahnhofes der k. k. Staatsbahnen (Kaiser Franz Josef-Bahn) in der Ausgestaltung desselben nach dem 1890 hiefür ausgearbeiteten Projecte; farbige Handzeichnung angefertigt für die Landesausstellung Prag 1891. — Veranlassung zu dem geplanten Erweiterungsbaue gab die anhaltende Steigerung des Verkehres. Zur Erlangung geeigneter Pläne wurde im Jänner 1890 ein beschränkter Wettbewerb ausgeschrieben, zugleich aber die Bedingung gestellt, dass das alte

Aufnahmegebäude geschont bleiben müsse. Bei der am 15. Februar 1890 vorgenommenen Prüfung der eingelaufenen neuen Entwürfe erwies sich der vom Ingenieur, nunmehr k. k. Baurath, Ernest Baudisch verfasste als der bestentsprechende. Dieser zielte dahin, dass die neue Anlage einen Central-Bahnhof für die Personenzüge aller in Prag einmündenden Bahnen bilden soll. In dem weit vorspringenden Mittelbau war das grosse Vestibule mit allen Schaltern (für Fahrkarten, Gepäcksaufgabe, Post, Geldverwechslung, Telegraph und Telephon), sowie mit beiderseitigen Stiegenaufgängen angeordnet. Links davon kamen die Warte- und Restaurationssäle zu liegen. Zu beiden Seiten des Mittelbaues waren Ausgangshallen und in diesen sowie in dem Verbindungstracte die Gepäcksausgabe, Garderoben, Toiletten und sonstigen Ubicationen situirt. In den oberen Stockwerken sollten sich Bureaux und die Naturalwohnungen des Verkehrspersonals befinden. An der rechten Stirnseite des Bahnhofes ist ein die Geleise überbrückender eiserner Steg zu den Magazinen etc. vorgesehen. Die Kosten des Umbaues waren mit 630.000 fl. veranschlagt. — Nachdem die Idee der Ausgestaltung des erwähnten Bahnhofes zu einem Central-Bahnhofe für alle in Prag einmündenden Bahnen alsbald wieder fallen gelassen wurde, hat das Project keine Nutzanwendung gefunden.

1120) Grosses Gypsmodell (1 : 10) der 1890 projectirt gewesenen Vergrösserung und Umgestaltung des neuen Bahnhofes der k. k. Staatsbahnen (Kaiser Franz Josef-Bahn) in Prag (siehe Nr. 1119); angefertigt für die Landesausstellung Prag 1891 von dem Wiener Bildhauer Johann Hutterer genau nach den Baudisch'schen Plänen. Die bezüglichen Kosten haben rund 9000 fl. betragen. (Wegen Raummangels vorläufig nicht ausgestellt.)

1121) Bild (in Rahmen): Arbeiterwohnhaus nächst der Station Lassnitz der Linie Graz—Fehring (vormals Ungarische Westbahn): Handzeichnung in Tusch und Farben (Massstab 1 : 200) von Josef Czechner, Adjunct der k. k. Staatsbahnen. Dieses im Jahre 1895 durch Umgestaltung einer Baubaracke (Ziegelmauerwerk) hergestellte Arbeiterwohnhaus, hat bloss ein Erdgeschoss, welches drei Wohnungen, von je einem Zimmer sammt Küche, Keller und Bodenantheil umfasst. Die Anlagekosten betragen fl. 3500. Als Miethzins werden monatlich fl. 1.50 bis fl. 2.— für je eine Wohnung eingehoben.

1122) Bild (in Rahmen): Arbeiterwohnhaus nächst der Station Gstatterboden; farbige Handzeichnung (Massstab 1:200) von Josef Czechner, Adjunct der k. k. Staatsbahnen. Dieses Gebände wurde 1897—1898 aus Stein und Ziegeln erbaut, enthält in seinen beiden Geschossen acht gleich grosse Wohnungen aus je einem Zimmer sammt Küche, Keller und Bodenantheil und kostete fl. 8500.—

1123) Bild (in Rahmen): Bade-Anstalten in den Stationen Knittelfeld und Selzthal, hergestellt 1896 durch Anbauten an die dortigen Pumpenhäuser; theilweise Handzeichnung von Josef Czechner, Adjunct der k. k. Staatsbahnen. Beide Anstalten enthalten Wannenbäder, jene in Knittelfeld auch ein Brausebad. Für Wannenbad ohne Wäsche sind 10 kr., für ein solches mit Wäsche 12 kr. und für die Benützung des Brausebades ohne Wäsche 2 kr., mit Wäsche 4 kr. zu entrichten. Jährliche Frequenz der Bäder: in Knittelfeld 1000, in Selzthal circa 300.

1124) Reliefbild (unter Glas) der zufolge Gesetzes vom 1. Juni 1883 auf Staatskosten ausgeführten und am 6. Juli 1887 dem Verkehre übergebenen, 21·5 km langen Bahnlinie Herpelje—Triest. Das im Massstabe von 1:25.000 ausgeführte, 0·24 m grosse Relief veranschaulicht die schwierigen Terrainverhältnisse der Bahn, denen es zuzuschreiben ist, dass 76 Percent der Bahn in einer Steigung von mehr als 25 Percent liegen, und dass die kleine Linie so zahlreiche Kunstbauten aufzuweisen hat (5 Tunnels, 7 Viaducte mit zusammen 45 Oeffnungen und 121 kleine Brücken).

1125) Mappentasche mit zwölf im Jahre 1888 aufgenommenen photographischen Abbildungen von Bauwerken der Eisenbahn Herpelje—Triest. Inhalt: 1. Station Herpelje-Cosina; 2. Wasserleitung in Clanitz; 3. Tunnel-Ausfahrt bei km 7·2; 4. Station Draga; 5. Felspartie bei Bottac; 6. Station Borst; 7. Viaduct über den Zesti Potok bei km 11; 8. Viaduct über den Corrente Longera bei km 11·6; 9. Viaduct über den Posarbach bei km 13; 10. Viaduct über den Strane Potok bei km 14; 11. Viaduct und Strassenbrücke bei St. Giacomo nächst km 16·9; 12. Station Triest-St. Andrae.

1126) Kleines Buch (Ledereinband) enthaltend die im Jahre 1889 von der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen ausgegebene kurze Baugeschichte »sammt Beschreibung der einzelnen Strecken der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn«,

Diese zufolge des Gesetzes vom 25. November 1883 auf Staatskosten ausgeführte, insgesammt 312·3 km lange Eisenbahn setzt sich zusammen aus den fünf Strecken: Iglau—Wessely, Horažďovic—Klattau, Janovic—Taus, Ober-Cerekwe—Tabor, (Tabor-) Pisek-Ražice, deren erste am 3. November 1887 und die letzte am 21. November 1889 eröffnet wurde. Dem Büchlein ist eine Abbildung des Moldau-Viaductes bei Červena (siehe Nr. 1129) sowie die Situation und das Längenprofil der ganzen Bahn beigegeben.

1127) Mappentasche mit photographischen Bildern von Brücken und Viaducten der Strecken Ober-Cerekwe—Tabor und Janovic—Taus der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn; aufgenommen während des Baues (1887—1888), und zwar: 1. Brücke über den Lejčkover-Bach; 2.—3. Brücke über den Chočiner-Bach; 4.—6. Viaduct bei Klouschowitz; 7.—8. Brücke über den Silberhüttenbach (sämmtliche in der Strecke Ober-Cerekwe—Tabor); 9. Erdaushebungen für einen Bahn-Einschnitt; 10. Smržowitzer Viaduct; 11. ein kleinerer Viaduct (sämmtliche in der Strecke Janovic—Taus).

1128) Album, enthaltend photographische Ansichten von Ortschaften, Gegenden und Bauwerken längs der am 1. October 1888 eröffneten Strecke Horažďovic—Klattau der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn; aufgenommen im Spätsommer 1888 von dem Klattauer Photographen Eduard Hoffmann. Inhalt: 1. Station Horažďovic Stadt; 2. Stadt Horažďovic; 3. Eisenbahnbrücke über die Wotawa bei Horažďovic; 4. Berg Prachin bei Horažďovic; 5. Station Hyčic; 6. Brücke bei Schichovic; 7. Ruine Rabi; 8. Station Schichovic-Rabi; 9. Čepicer-Lehne; 10. Station Schüttenhofen; 11.—12. Brücke über die Wotawa bei Schüttenhofen; 13. Stadt Schüttenhofen; 14. Station Hrádek; 15. Ort Kolinec; 16. Station Kolinec; 17. Brücke über den Ostružna-Bach; 18. Station Malonic; 19. Station Nemělkau; 20. das Ouloher-Thal; 21. Station Běšin 22. Semaphor; 23. Station Lub (seit 1889 Teinitzel genannt); 24. Stadt Klattau; 25. der schwarze Thurm in Klattau.

1129) Mappe mit vier photographischen Abbildungen des Moldau-Viaductes bei Červena; aufgenommen während des Baues im Jahre 1889 von dem k. u. k. Hof- und Kammerphotographen H. Ekart in Prag. — Der Viaduct liegt zwischen den Stationen

Jetětiz und Wlastetz der am 21. November 1889 eröffneten, 61·75 km langen Strecke Tabor—Pisek—Ražice der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn und zählt zu den bedeutenderen Brückenbauten der Neuzeit. Er übersetzt das an jener Stelle 300 m breite Moldauthal mittels einer auf 56·8 m bis 57·2 m hohen Pfeilern aus Bruchsteinmauerwerk ruhenden Eisenconstruction (drei Oeffnungen à 84·4 m Stützweite) und zwei anschliessenden kleinen Wölbungen (6 resp. 8 m Weite). Das eigenartige System der Eisenconstruction (continuirliche Gelenkträger), sowie deren wegen Aufrechthaltung der Flossschiffahrt ohne Gerüst und bloss mit Zuhilfenahme von starken Krahnen, bewerkstelligte freischwebende Montirung, kam hier zum erstenmale in Oesterreich zur Anwendung. Die Pläne wurden bei der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen ausgearbeitet. Die Eisenconstruction wurde von der ersten Böhmisch-Mährischen Maschinenfabrik in Prag geliefert, welche auch die Montirung besorgte. Die Gesammtkosten des ganzen Bauwerkes betrugen 503.000 fl. Eine ausführliche technische Beschreibung desselben ist in der unter Nr. 1130 eingetragenen Druckschrift enthalten.

1130) Foliant (in grünem Leinwand-Einbande mit Golddruck): Der Moldau-Viaduct bei Červena von Oskar Meltzer, Ober-Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen 1892. Diese Schrift ist ein Sonderabdruck aus der »Allgemeinen Bauzeitung« vom Jahre 1892 (Heft 9—12) und enthält die ausführliche Beschreibung der ganzen Construction des genannten Bauwerkes (s. auch Nr. 1129), sowie in neun Tafeln die Zeichnungen hiezu.

1131) Tableau (in Rahmen): Vorder- und Seitenansicht der festlich geschmückten Locomotive, welche am 20. November 1889 bei der Eröffnungsfahrt auf der Theilstrecke Tabor—Pisek—Ražice der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn den Zug führte.

1132) Buch, betitelt: »Mühlkreisbahn. Localbahn Linz—Urfahr—Aigen (Linz 1888)« und enthaltend kurzgefasste geschichtliche, wie auch technische Daten über die genannte Bahn, ferner eine Situationskarte derselben und elf photographische Abbildungen ihrer interessantesten Baulichkeiten, als: Felseneinschnitt im Saurüsselgraben km 14·8, Pesenbachbrücke km 23·3, Bahnhof Neufelden, Mühlbrücke bei Pürnstein, Tunnel-Eingang Langhalsen km 33·7, Bahnhof St. Peter-Pürnstein, offene Strecke bei der Teufelsbruck-

Mühle km 42·7, Bahnhof Haslach, Thalübersetzung an der Krenbachlehne km 47, Mühlbrücke nächst Stift Schlägl km 56, Bahnhof Aigen. Die unter Gewährung einer Staatssubvention von fl. 900.000 am 28. Juli 1886 concessionirte 57·8 km lange Localbahn wurde am 18. October 1888 eröffnet und nach Ablauf des zwischen den Concessionären und der Bauunternehmung Lazarini, Weidle & Breuling bestandenen Betriebsvertrages, d. i. am 18. October 1900 in den Staatsbetrieb übernommen.

1133) Concessionsurkunde (auf Pergament mit gemaltem Titelblatt, ebensolchen Initialen, Ledereinband mit Golddruck und anhängender metallener Siegelkapsel), womit der Oesterreichischen Alpinen Montangesellschaft unterm 10. October 1888 das Recht zum Bau und Betriebe einer als normalspurige Localbahn nach gemischtem Systeme, theils als Adhäsions-, theils als Zahnstangen-Bahn auszuführenden Locomotiveisenbahn von Eisenerz über den Erzberg und Prebichl nach Vordernberg unter Zusicherung einer 30jährigen Steuerfreiheit, sowie eines jährlichen 4%igen Reinerträgnisses von einem Nominalcapitale von fl. 4,000.000 verliehen wurde. Diese, 19·5 km lange, gleich vom Tage ihrer Eröffnung an (15. September 1891) in den Staatsbetrieb übernommene Eisenbahn ging (auf Grund des Gesetzes vom 28. Juli 1892) anfangs November 1893 völlig in das Eigenthum des Staates über.

1134—1135) Zwei Mappen (rothe Leinwand mit Golddruck), enthaltend photographische Abbildungen von interessanten Bauobjecten, Ortschaften etc. an der vorerwähnten Localbahn Eisenerz – Vordernberg u. zw.: 1. Eisenerz; 2., 3. Eingang des Schichtthurmtunnels. im Baue und nach der Vollendung; 4. Ausgang des Schichtthurmtunnels; 5. Unterfahrt der Förderbahn und Pfaffenstein; 6. Ramsaubach-Viaduct im Bau und erste Schleife; 7. Ramsaubach-Viaduct, Ausgang des Klammwaldtunnels und Erzberg; 8. Erzberg und Pfaffenstein; 9. Sauerbrunngraben-Viaduct (im Baue); 10. Partie unter dem Reichenstein; 11., 12. Weiritzgraben-Viaduct im Baue und nach der Vollendung; 13. Station Erzberg; 14. Eingang des Plattentunnels (Westportal); 15. Hochbruckgraben-Viaduct und Pfaffenstein; 16. Bahnstrecke km 10·2 bis 10·8; 17. Weinzettelgraben-Viaduct; 18. Eingang des Prebichltunnels; 19. Ausblick vom Prebichltunnel; 20., 21. Station Prebichl im Baue und nach der Vollendung; 22. Kälbergraben-

Object und Vordernberger Mauer; 23., 24. Rötz-Viaduct im Bau und nach der Vollendung; 25. Rebenburghof-Viaduct; 26., 27. Vordernbergerbach-Viaduct im Bau und nach der Vollendung; 28. Vordernberg; 29. Station Vordernberg. Die Bilder wurden von dem Leobener Photographen C. Weighart in den Jahren 1890 und 1891 nach der Natur aufgenommen. (Geschenk der Bauunternehmung Peter Kraus.)

1136) Bild (in Rahmen): Kasern-Gebäude in der Station Prebichl; Handzeichnung von Josef Czechner, Adjunct der k. k. Staatsbahnen. Das Gebäude wurde 1894 aus Stein und Ziegelmauerwerk erbaut; es enthält im Erdgeschosse zwei Uebernachtungsräume und eine Küche, im 1. Stock ein Dienstzimmer und zwei Wohnungen (bestehend aus je einem Zimmer sammt Küche) und kostete fl. 10.000.

1137) Bild (in Rahmen): Arbeiterwohnhaus in der Station Erzberg; Handzeichnung von Josef Czechner, Adjunct der k. k. Staatsbahnen. Dieses Gebäude wurde 1897 aus Stein und Ziegelmauerwerk erbaut; es enthält acht gleich grosse aus je einem Zimmer sammt Küche, Keller und Bodenantheil bestehende Wohnungen und kostete fl. 13.000.

1138) Bild (in Rahmen): Photographie einer combinirten Adhäsions- und Zahnradlocomotive, System Abt (jetzt Serie 69 der k. k. Staatsbahnen), gebaut 1890—1893 von der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf für die Eisenerz-Vordernberger Eisenbahn. Die Locomotive hat drei gekuppelte Adhäsionsachsen, eine rückwärtige radial einstellbare Laufachse (Bauart Adams) und zwei gekuppelte Zahnradachsen, die in einem eigenen Rahmen liegen, welcher auf den vorderen zwei Adhäsionsachsen aufgehängt ist. Beiderlei Achsengattungen werden je durch eigene Dampfcylinder nebst zugehörigem Mechanismus angetrieben, und zwar können die Mechanismen gemeinsam oder in völliger Unabhängigkeit voneinander, jeder für sich allein arbeiten. Die Steuerungen sind nach Heusinger von Waldegg ausgeführt. Die Locomotive besitzt auch zwei getrennte Bremsen, nämlich je eine Spindel- und eine Repressionsbremse. Letztere bethätigt sich in der Weise, dass bei Thalfahrten die Steuerung auf Rückwärtsfahrt gelegt wird, wodurch die Dampfcylinder in Luftpumpen umgewandelt werden, welche jetzt frische Luft ansaugen, die unter gleichzeitig erfolgendem Einspritzen von

kaltem Wasser comprimirt wird und einen Gegendruck ausübt, der als kräftige Bremse wirkt. In der jüngsten Zeit ist diese Locomotive mit einer auf den Zug wirkenden automatischen Vacuumbremse ausgerüstet worden. — Die Hauptdimensionen sind auf dem Bilde angegeben.

1139) Modell (1 : 5) der Treibzahnradachse der vorstehend beschriebenen Adhäsions- und Zahnradlocomotive und auch der Zahnstange angefertigt 1890 von dem Oberwerkmann A. Soukup der k. k. Heizhausleitung Vordernberg.

1140) Bild (in Rahmen): Photographische Abbildung des vorstehend eingetragenen Zahnradachsen-Modells; aufgenommen 1890 im Heizhause zu Vordernberg.

1141) Mappe mit sechs photographischen Abbildungen bemerkenswerther Bauarbeiten auf der als (südliche) Fortsetzung der Localbahn Wels – Aschach (concessionirt 10. October 1885) am 12. Jänner 1892 concessionirten 24·9 km langen Localbahn Wels – Unterrohr, welche in der Theilstrecke Wels — Kremsmünster Stift am 14. October, in der restlichen Strecke bis Unterrohr am 19. November 1893 eröffnet und gerade so wie die Stammlinie gleich vom Tage der Vollendung an in den Staatsbetrieb übernommen wurde. Inhalt: 1. Traun-Flussbrücke bei km 2 nächst den Haltestellen Wels Stadt und Wels-Volksgarten, Eisenconstruction, 2 Oeffnungen à 43·6 m und 1 Oeffnung à 34 m Lichtweite; 2. Rodungen und Erdarbeiten nächst der Baracke bei km 17; 3., 4. Erdaushebung im Einschnitte an der Wasserscheide bei km 17—17·5; 5. Mauerung für den Viaduct bei km 18; 6. Bau des 40 m weiten und 20 m hohen Viaductes über die Thalschlucht bei Kirchberg (km 21). (Geschenk des Herrn k. k. Baurathes Ludwig Tiefenbacher.)

1142) Mappe mit Abbildungen von Stationen, Landschaften, Volkstrachten etc. längs der am 11. Juni 1893 unter der Bezeichnung »Gailthalbahn« concessionirten, am 11. August 1894 eröffneten und in Staatsbetrieb übernommenen 30·5 km langen Localbahn Arnoldstein – Hermagor. Inhalt: 1. Arnoldstein; 2. Arnoldstein mit dem Dobratsch; 3. Station Nötsch am Dobratsch mit Saak und Wasserleonburg; 4. Kufenstechen (Volksbelustigung) am Kirchtag in Nötsch; 5. »Nach dem Kufenstechen in Nötsch« (Versammlung der Mädchen und berittenen Burschen vor dem

Gasthause); 6. Gailthalerinnen aus Nötsch; 7. Feistritz im Gailthal; 8. St. Ruprecht mit Görtschach; 9. Station Hermagor und Station St. Stefan-Vorderberg; 10. Hermagor (Ort); 11. Gruppe von Gailthalern. Männer und Frauen; 12. Gruppe von Lessachthalern und Gailthalern; 13. Gruppen von Lessachthalern; 14. Alte Mühle in der Garnitzenklamm (nächst Hermagor); 15. Wasserfall in der Garnitzenklamm. Die Bilder wurden von Alfred Ritter von Bischof im Sommer 1894 aufgenommen, von Max Jaffé in Wien in Lichtdruck vervielfältigt und von der Bauunternehmung der Bahn, E. Gross & Comp., ausgegeben.

1143) Buch, (gebunden), betitelt: »Das Gailthal mit dem Gitsch- und Lessach-Thale« und enthaltend eine vom Comité der Gailthalbahn anlässlich der Eröffnung im Jahre 1894 herausgegebene Sammlung von Lichtdruckbildern landschaftlich interessanter Orte und Gegenden an der genannten Bahn. Inhalt: 1. Schmidt-Zabiérow-Denkmal in Hermagor; 2. Arnoldstein; 3. Kreuzcapelle, Arnoldstein und Gailbrücke der Gailthalbahn (in der Schütt); 4. Feistritz; 5. Arnoldstein; 6. Gailitz, Dobratsch-Absturz und Dobratsch-Bergsturz; 7. Saak mit der Station Nötsch am Dobratsch; 8. Görtschach, Förolach, St. Stefan und Zuchen-Wasserfall; 9. Mauthen; 10. Seekopf und Wolaija; 11. Pressegger-See; 12. Emmersdorf; 13. Rattendorf, Kirchbach, Reisskofel von Gundersheim aus, Kirchbachgraben; 14. Hermagor, Garnitzenklamm und Eingang zur selben; 15. Hermagor; 16. Pressegger-See mit der Badeanstalt und dem Restaurant Frenzl; 17. Hermagor, Marktplatz und Kaiser Franz Josef-Schiessstätte; 18. Weissensee, Weissbriach mit der neuen evangelischen Kirche; 19. Kötschach mit Mauthen.

1144) Bild (in Rahmen): Eisenbahnbrücke über den Isonzo bei Monfalcone der auf Grund der Concessions-Urkunde vom 22. Mai 1893, R. G. Bl. Nr. 96 gebauten, am 11. Juni 1894 eröffneten, 16·393 km langen und im Staatsbetriebe stehenden Localbahn Monfalcone—Cervignano (Friauler Bahn), welche die kürzeste Verbindung zwischen Triest und Venedig bildet. Die Brücke ist eine Halbparabelträger-Eisenbrücke, hat sieben Oeffnungen à 50 m l. W. und kostete fl. 400.000.

1145) Prachtband (rothe Leinwand mit Golddruck), enthaltend zehn in Tusch und Farben ausgeführte Handzeichnungen der

charakteristischen Querprofile der Valsugana-Bahn (Localbahn Trient—Tezze, 64·9 km lang). Auf der ersten Blattseite befindet sich die Inschrift: »Dem Eisenbahnmuseum gewidmet. Rudolf Ritter Stummer von Traunfels, k. k. Baurath«. — Den Zeichnungen liegen bei: Abdrücke der Concessionsurkunde vom 6. Februar 1894 und der Concessionsbedingnisse, sowie eine Einladung zur Eröffnung der Bahn am 26. April 1896. Der Betrieb wird vom Staate geführt.

1146) Album (in rothe Leinwand gebunden und mit Golddruck), enthaltend photographische Abbildungen von Stationen, Kunstbauten etc. der Valsugana-Bahn. Den Bildern vorangestellt ist die kalligraphisch ausgeführte Widmungs-Inschrift, welche den gleichen Wortlaut hat wie bei Nr. 1145. Inhalt: Station Roncogno und Viaduct Zlache; Stützmauer mit Sparbögen, Viaducte und Einschnitt »Celva«, Tunnel Malpensada Portal gegen Tezze, Portal desselben Tunnels gegen Trient; Futtermauer »de la Serra« und Holzriese; Viaduct »de la Serra«, Stützmauern mit Sparbögen; Portal des Tunnels »Albi« gegen Tezze; Portal desselben Tunnels gegen Trient; gewölbte Brücke bei km 11·386, Tunnel »Cantanghel«, Portal gegen Tezze; Portal desselben Tunnels gegen Trient; Stützmauer mit Sparbögen bei km 10·917—11, Steinbruch und Cantine an der Fersina, Einschnitt Gasperi, gewölbte Brücke bei km 10·584; Wildbach Fersina, Einschnitt Gasperi, Weg nach Povo, Haltestelle Ponte alto, mehrere Einschnitte, Haltestelle Povo; grosser Viaduct über das Etschthal mit dem dazwischenliegenden Damme und einer eisernen Brücke, Weg nach Villazzano und der Einschnitt gleichen Namens, Kirche von St. Bartolomeo, Villa Ceschi, Station Villazzano und der grosse Damm von San Rocco.

1147) Heft, ausgegeben von der Valsuganaer Eisenbahn-Gesellschaft anlässlich der am Sonntag, den 26. April 1896 stattgefundenen Eröffnung ihrer Linie. Dasselbe enthält die »Baubeschreibung«, dann die Situation und ein schematisches Längenprofil der Bahn. Auf dem Titelblatte ist in einer Vignette der Viaduct über das Etschthal abgebildet.

1148) Mappe mit photographischen Abbildungen von Stationen, Kunstbauten und Ortschaften an den Eisenbahnlinien Zeltweg—Wolfsberg 50 km lang und Unter-Drauburg—Wöllan 35·9 km lang, aufgenommen 1899 von dem Photographen Max Helf in Juden-

burg. Diese als Hauptbahnen zweiten Ranges erbauten, die nördliche und südliche Fortsetzung der k. k. Staatsbahn Unter-Drauburg—Wolfsberg (siehe Nr. 914) bildenden Linien wurden am 22. Juni 1897 concessionirt, am 20. December 1899 bezw. 10. Jänner 1900 dem öffentlichen Verkehre übergeben und stehen im Staatsbetriebe. — Inhalt: I. Linie. Zeltweg-Wolfsberg: 1. Brücke bei Weisskirchen; 2. Haltestelle Kathal bei Obdach; 3. Obdach; 4. Haltestelle Taxwirth bei Obdach; 5. Station Reichenfels-St. Peter; 6. Station St. Leonhard; 7. Wiesenau; 8. Station Preblau; 9. Station Twimberg; 10. Frantschach-St. Gertraud. II. Linie. Unter-Drauburg—Wöllan: 11. Unter-Drauburg; 12. Platz in Unter-Drauburg; 13. Probstei Unter-Drauburg; 14. Windischgraz (von Gradisch aus gesehen); 15. Windischgraz (vom Ursulaberge aus gesehen); 16. Station Missling; 17. Tunnel bei Missling; 18. Viaduct bei Ober-Dollitsch; 19. Felsengrotte Hudna-Luknja (»böses Loch«) von welcher die benachbarte Station und Ortschaft ihren Namen haben; 20.—21. Ein- und Ausgang des Tunnels nächst Hudna-Luknja.

1149) Mappe, mit photographischen Abbildungen von Bauten und Landschaften an der auf Grund der Concessionsurkunde vom 22. Mai 1898 ausgeführten und am 6. November 1899 theilweise eröffneten Localbahn Winterberg-Wallern (9·7 km). Inhalt: 1. Annathal bei Winterberg; 2. Glasfabrik Adolf; 3. Winterberg, von der Strecke Winterberg—Wallern aus gesehen; 4. Winterberg von Westen, Bahnhofsanlage im Hintergrunde; 5. Viaduct bei Klösterle; 6. Waldpartie mit Zug in Hüttenhof nächst der Station Freyung in Böhmen; 7. Partie zwischen den Personen-Haltestellen Ober-Moldau und Schattawa, im Hintergrunde das Stationsgebäude; 8. Idasäge (im Hintergrunde Kubani) zwischen der Ladestelle und der Personen-Haltestelle Schattawa; 9.—10. Personen-Haltestelle Schattawa; 11. Touristenhaus Eleonorenhain, rechts die Station; 12. Wallern von Süden; 13. Wallern vom Bahnhofe aus gesehen. Sämmtliche Bilder wurden 1900 von dem Winterberger Photographen Adolf Dürrhammer aufgenommen.

1150) Modell einer Fahrkartenpresse, mittels welcher die offen gelassenen Stellen im Texte vorgekaufter Zonenfahrkarten durch nachträglichen Aufdruck der Abfahrt- und Endstation vor der bezüglichen Abfahrt bei den Personencassen ergänzt werden sollten; aus-

geführt 1890 für Studienzwecke, jedoch nicht zur praktischen Anwendung gelangt.

1151) Composteur für Schwarzdruck, System Maier, zum Aufdruck sowohl des Datums, als auch des Stationsnamens auf die ausgegebenen Fahrkarten; eingeführt 1891 als Normale bei den k. k. Staatsbahnen.

1152) Composteur für vertieften Farbendruck, Patent Kringler, zum Aufdruck des Datums, des Tagesstempels, der Zugsnummer, wie auch anderer Worte oder Zeichen auf die ausgegebenen Fahrkarten. Im Gegensatze zu den gewöhnlichen Composteuren, welche die Schrift zwar vertieft, jedoch farblos auf die Fahrkarten drucken, ist der Kringler'sche Apparat mit einer Vorrichtung versehen, durch welchen mit den scharfen Typen zugleich auch die schwarze Farbe in die Karten eingepresst wird. Nachdem auf diese Weise die Abstempelung eine viel deutlichere ist und Fälschungen derselben leichter erkennen und verhindern lässt, fand dieser Composteur seit 1895 auf verschiedenen Linien des staatlichen Betriebsnetzes wie auch bei mehreren Privatbahnen Verwendung.

1153) Tableau (in Rahmen) von Mustern der, mittels des vorerwähnten Kringler'schen Composteurs bewerkstelligten Fahrkarten-Abstempelung.

1154) Stationsglocke, in Verwendung gewesen in der Personenhalle des Wiener Westbahnhofes (Abfahrtseite) und zum letztenmale geläutet am 31. December 1896, 11 Uhr nachts, bei Abgang des Zuges Nr. 149, nachdem zufolge Verfügung des Eisenbahn-Ministeriums ddo. 28. November 1896, Z. 8772/IV, die in der Signalordnung (P. 27, 29, 30 u. 64) bezeichnete Signalgebung mit der Stationsglocke (bei der Einfahrt nnd Abfahrt der Züge) von 1. Jänner 1897 an aufgelassen wurde.

1155)—1156) Zwei Schablonen zur Controle der Bolzenlöcher an den zu Schienen-Stossverbindungen dienenden Aussen- und Innenlaschen; verwendet seit 1883 auf den k. k. österr. Staatsbahnen.

1157) Geleisemesser, Patent John, für Spurweiten und zugleich auch für Ueberhöhungen; seit 1885 bei den k. k. Staatsbahnen in allgemeiner Verwendung zur Controlirung des Oberbaues seitens Wächter und Bahnmeister. (Geschenk des Inspectors Herrn Carl John.)

1158) Wechselsperre, ausgeführt von der Firma Stefan von Götz und Söhne in Wien nach dem Normale der k. k. Staatsbahnen und von diesen seit Februar 1888 in Verwendung genommen. Die Vorrichtung bezweckt, dass die Sperre nur mittels eines besonderen Schlüssels, welcher von dem jeweils verantwortlichen Stationsbeamten verwahrt wird, möglich ist. — Alsbald fand sie auch auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und vielen anderen Bahnen ausgebreitete Anwendung.

1159) Mappe mit einer Zeichnung (Lithographie) und Beschreibung der in der vorhergehenden Nummer angeführten Wechselsperre. Das Blatt trägt das Datum: Wien, 29. Juli 1889 und die Unterschriften: Plate, Bischoff, Atzinger.

1160) Mappe, enthaltend 27 Abbildungen (Photographien und Lichtdruck) von Fahrbetriebsmitteln des westlichen Netzes der k. k. österr. Staatsbahnen und von diesen betriebenen Localbahnen aus der Zeit von 1880—1897, u. zw:

1. Schnellzugslocomotive (jetzt Serie 1), geliefert im Jahre 1883 von der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf. Diese Locomotive besitzt zwei gekuppelte Achsen, von denen die Kuppelachse unter der Feuerkiste lagert, und vorne ein zweiachsiges Drehgestell (System Kampen), dessen Drehpunkt in einer Deichsel hinter der zweiten Laufachse liegt. Die Belastung des Gestelles erfolgt mittels Pendeln. Der Rahmen des Drehgestelles liegt innen, der Hauptrahmen und die Stephenson-Steuerung hingegen aussen. Diese Locomotivtype wurde schon 1877 von der Locomotivfabrik in Wiener-Neustadt für die Kronprinz Rudolf-Bahn (vgl. Nr. 819 lit. f) und nachher auch für die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn gebaut.
2. Schnellzugslocomotive (jetzt Serie 4), gebaut 1885—1886 von der Locomotivfabriks - Actiengesellschaft vormals G. Sigl in Wiener-Neustadt. Die Maschine hat äusserlich viel Aehnlichkeit mit der vorhergehend beschriebenen; sie unterscheidet sich jedoch von jener durch den grösseren Kessel, die grösseren Triebräder und insbesondere durch die Bauart des Drehgestelles, welches hier einen festen, zwischen den Laufachsen liegenden Drehpunkt besitzt, während die Belastung durch seitliche Kugelauflager er-

folgt. Amerikanische Bauart, zuerst 1873 bei der Südbahn eingeführt gewesen.

3. Schnellzugslocomotive gleicher Type wie vorher, gebaut in den Neunzigerjahren von der Maschinenfabrik der öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, wie auch von den Locomotivfabriken in Floridsdorf und Linz.

4. Verbund-Schnellzugslocomotive (jetzt Serie 6), geliefert im Jahre 1894 von der Locomotivfabrik in Floridsdorf. Diese Maschine besitzt zwei gekuppelte Achsen und ein zweiachsiges Drehgestell mit fixem Drehzapfen und seitlichen Kugelauflagern. Der Dampfmaschinen-Mechanismus ist nach dem Verbund-System Gölsdorf ausgeführt. Der Locomotiv- und Drehgestellrahmen liegen innen, die Steuerung (System Heusinger v. Waldegg) aussen. Durch Einführung dieser Locomotivtype wurde es, trotz der schwierigen Neigungs- und Richtungsverhältnisse vieler Hauptlinien der k. k. österr. Staatsbahnen, ermöglicht, den Schnellzugsverkehr derselben hinsichtlich der Geschwindigkeit und Belastung der Züge wesentlich zu verbessern.

5. Personenzugslocomotive (ursprünglich Schnellzugslocomotive, jetzt Serie 28), gebaut im Jahre 1884 von Krauss & Co. in München. Dieselbe besitzt drei gekuppelte Triebachsen und eine in einem Bisselgestell radial geführte Laufachse. Der Rahmen liegt innen, die Steuerung (System Heusinger v. Waldegg) aussen.

6.–7. Güterzugslocomotiven (jetzt Serie 48), gebaut in den Jahren 1885–1888 von den Locomotivfabriken in Wiener-Neustadt und Floridsdorf. Diese Maschinen ruhen auf drei gekuppelten Achsen, die sämmtlich vor der Feuerkiste gelagert sind; die mittlere ist die Treibachse. Die Kurbeln sind nach System Hall ausgeführt. Der Rahmen liegt aussen, die Steuerung (System Allan) innen.

8. Güterzugslocomotive (jetzt Serie 56) gebaut in den Jahren 1888—1895 von den Locomotivfabriken in Wien, Wiener-Neustadt und Floridsdorf. Die drei vor der Feuerkiste liegenden Achsen sind gekuppelt. Rahmen und Steuerung (System Allan) liegen innen.

9. Verbund-Güterzugslocomotive (jetzt Serie 59), geliefert im Jahre 1893 von der Locomotivfabrik vormals G. Sigl in Wiener-Neustadt. Die Achsenanordnung ist die gleiche wie bei der vorher beschriebenen Type (Serie 56), die Maschine selbst aber nach dem Verband-Systeme construirt, also mit einem Hoch- und einem Niederdruckcylinder versehen. Die Anfahreinrichtung ist nach dem Systeme Gölsdorf ausgeführt, welches im Wesentlichen darin besteht, dass bei allfälligen für das Anfahren mit dem Hochdruckcylinder ungünstigen Kurbelstellungen gedrosselter Frischdampf durch die im Schieberspiegel des Niederdruckcylinders angebrachten Bohrungen (welche in derlei Stellungen blossgelegt werden) in den letztgenannten Cylinder einströmt, und dadurch das Anfahren mit eben diesem Cylinder ermöglicht. Die Steuerung (System Heusinger v. Waldegg) ist so eingerichtet, dass sie eine Maximalfüllung von ca. 90% gibt. Das Bild veranschaulicht die erstausgeführte Locomotive dieser Bauart, welche wegen ihrer grossen Einfachheit und Zweckmässigkeit eine stetig zunehmende Verbreitung findet.
10. Secundärzugs-Tenderlocomotive (jetzt Serie 83), gebaut 1880 von der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf für die Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. Die Maschine hat zwei gekuppelte Achsen und einen Innenrahmen, welcher zugleich den Wasserkasten bildet (System Krauss). Die Treibachse ist unter der Feuerkiste gelagert.
11. Secundärzugs-Tenderlocomotive (jetzt Serie 97), gebaut 1893 von der Locomotivfabrik der öst.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien. Die Locomotive ist dreiachsig, hat sechs gekuppelte Räder, innenliegenden Rahmen, aussenliegende Steuerung (System Allan) und steht auf den Nebenbahnlinien der k. k. Staatsbahnen in Verwendung.
12. Dreiachsiger Tender (jetzt Serie 36), gebaut 1885—1896 von Ringhoffer in Smichow, wie auch von den Locomotivfabriken in Wien, Floridsdorf und Wiener-Neustadt.
13. Zweiachsiger Wasserwagen (Nr. 005), gebaut 1887 von F. Ringhoffer in Smichow.

Die Constructionsverhältnisse der Locomotive und Tender sind auf den Bildern angegeben.

14. Intercommunications-Wagen I. und II. Cl., gebaut 1881 von der Hernalser Waggon- und Maschinenfabrik.
15. Ebensolcher Wagen, gebaut 1893 von J. Ringhoffer in Smichow.
16. Intercommunications-Wagen II. Cl., gebaut 1884 von der Hernalser Waggon- und Maschinenfabrik.
17. Ebensolcher Wagen, gebaut 1897 von der Nesselsdorfer Waggonbaufabrik für die Wiener Stadtbahn und die Localstrecke.
18. Intercommunications-Wagen III. Cl., gebaut 1882 von der Hernalser Waggon- und Maschinenfabrik.

19. Postwagen sammt Beiwagen, gebaut 1884 20. Postwagen, gebaut 1885 21. Gepäckwagen, gebaut 1883	von F. Ringhoffer in Smichow.
22. Wagen für (3) Luxuspferde, gebaut 1884 23. Cisternen-(oder Kessel-)Wagen zur Beförderung von Spiritus etc., gebaut 1884 24. Offener Lastwagen, gebaut 1884 25. Kohlenwagen, gebaut 1885	von der Hernalser Waggon- u. Maschinen-Fabrik.
26. Offener Güterwagen mit Rungen, gebaut 1884 27. Langholz-Wagen mit Rungen, gebaut 1885	von F. Ringhoffer in Smichow.

1161) Modell zweier Rollwagen und eines Wagenkastens. Die ersteren haben herausziehbare Wände und können daher zur Beförderung der verschiedensten Gattungen von Materialien verwendet werden. Der Wagenkasten vermag, wenn auf zwei solche Rollwagen gesetzt, als vierachsiger Kastenwagen zu dienen. Das Modell soll angeblich aus dem Jahre 1884 stammen; von wem es angefertigt wurde und ob es zu praktischer Nutzanwendung gelangte, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden.

1162) Skizze (in Umschlagdeckel) der Einrichtung eines Salonwagens. Handzeichnung weiland Seiner kaiserlichen Hoheit des durchlauchtigsten Herrn Erzherzogs Carl Salvator aus den Jahren 1885 oder 1886. (Geschenk des k. k. Staatsbahndirectors Herrn Hofrathes Jaroslaw Khittel.)

1163) Band lithographischer Zeichnungen (Massstab 1 : 75) von Wagentypen der k. k. Staatsbahnen, 56 Blätter und ein Inhalts-

verzeichnis; ausgegeben 1888 von der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen.

1164)—**1165**) Zwei Albumcassetten mit Beschreibung. Skizzen (Massstab 1 : 75) und Lichtdruckbildern (Nr. 1164) bezw. photographischen Originalaufnahmen (Nr. 1165) des in den Fahrpark der k. k. Staatsbahnen eingestellten österreichischen Kaiserzuges; gebaut 1891 von F. Ringhoffer in Smichow. — Inhalt: Beschreibung des Kaiserzuges, 9 Tafeln mit lithogr. Zeichnungen der einzelnen Wagen, 33 Lichtdruckbilder, bezw. 37 Photographien, welche die Totalansicht des ganzen Zuges, sowie die äussere und innere Ausstattung der einzelnen Wagen (Salon- und Schlafwagen Sr. Majestät, Hofsuite-Salonwagen, Speisewagen, Küchen- und Servirwagen, Suitewagen I. und II. Cl., Gefolgewagen II. Cl. mit Gepäckabtheilung, Gepäck- und Dienstwagen nebst der maschinellen Anlage zur Erzeugung des elektrischen Lichtes) veranschaulichen.

1166) Modell eines Güterwagens mit fester Einrichtung für Militärtransporte auf den k. k. Staatsbahnen, angefertigt ca. 1895 von Julius Prokesch, Vorstand-Stellvertreter bei der Filial-Wagendirigirung in Pilsen. Veranlassung hiezu gab die Erwägung, dass die von den Eisenbahn-Verwaltungen im Mobilisirungsfalle beizustellenden Transportmittel rascher ihrer Bestimmung zugeführt werden könnten, wenn mindestens die gedeckten Güterwagen schon von vornherein bleibend ausgestattet wären und nicht erst im Bedarfsfalle mit den, wenngleich stets in Vorbereitung zu haltenden Einrichtungsstücken versehen werden müssten. Wie das Modell zeigt, sollten Sitzbänke, Gewehrständer, Vorlegebäume, Pferdebrustriegel etc. in die Wagenwände eingelassen und durch Umlegen oder Herausziehen ihrem Zwecke zugeführt werden. Die Kostspieligkeit dieser Constructionsweise, die Erschwernis, welche sie der Wagenreinigung entgegenstellt, die Gefahr gegenseitiger Beschädigung der Wageneinrichtung und der Güter beim Ein- und Ausladen der letzteren, zumeist aber der Umstand, dass die vermöge ihrer Freizügigkeit jederzeit auf ausländischen Bahnen rollenden Wagen mit ihrer stabilen »Militäreinrichtung« etwaigen feindlichen Massnahmen umso grösseren Vorschub leisten könnten — führten zu der Umgangnahme von der Nutzanwendung des an sich gut gemeinten Vorschlages. (Geschenk des Herrn Julius Prokesch.)

1167) Modell (Schnitt; Massstab 1 : 5) einer Feuerkiste mit Rost aus gewalzten Stäben ohne Köpfe, eingesetzt in Rechen aus Gusseisen. Durch Einlegen verschieden getheilter Rostrechen wird die Aenderung der Spaltenweite erzielt. Solche Feuerkisten wurden Ende der Sechzigerjahre von dem Inspector Ludwig Becker der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf eben dieser Bahn eingeführt. Bald darauf erfolgte deren Einführung bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn, und im Jahre 1873 war die Erfindung als eine bedeutende Neuerung auf der Wiener Weltausstellung exponirt. Von 1884 an galten diese Feuerkisten längere Zeit hindurch als Normale der k. k. österr. Staatsbahnen, von welchen auch das vorstehend beschriebene Modell herrührt.

1168) Schmiervase (im Schnitt) für halbfestes Fett, montirt auf einem Kuppelstangenkopf; System ähnlich dem Stauffer'schen (s. Nr. 621—622) und versuchsweise bei den k. k. österr. Staatsbahnen in Verwendung gestanden ca. 1884.

1169)—1170) Modelle (Massstab 1 : 5) der inneren kupfernen und der äusseren schweisseisernen Locomotiv-Feuerbüchse, System Wottitz; ausgeführt bei den im Jahre 1884 von Krauss in Linz für die westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelieferten Güterzugslocomotiven (Serie 47) und bei Locomotiven der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Die Construction dieser Feuerbüchse hatte den Zweck durch Zusammenschnürung der Flamme eine innigere Mischung der Verbrennungsgase mit der Luft und somit eine vollkommene Verbrennung zu erzielen. (Geschenk des k. k. Regierungsrathes Herrn I. Wottitz.)

1171) Mappe mit Zeichnung und Beschreibung der in voriger Nummer angeführten Feuerbüchse, System Wottitz.

1172) Spurkranz-Schmierapparat (im Schnitt). Derselbe unterscheidet sich von der im Jahre 1866 vom Ingenieur Fischer von Röslerstamm ausgeführten derartigen Vorrichtung dadurch, dass bei letzterer feste, bei ersterer jedoch flüssige Schmiere angewendet war. Zuerst auf den Linien der ehemaligen Kaiserin Elisabeth-Bahn versucht, bewährte sich der Apparat so gut, dass er seit 1885 bei sehr vielen Bahnen Eingang fand. Der Zweck derselben ist: bei Durchlauf der Locomotive durch Curven die Reibung zwischen Schiene und Spurkranz und somit auch die Abnützung zu verringern.

1173) Modell einer seitlichen Kuppelung. Dasselbe wurde im Jahre 1885 von dem seither verstorbenen Besitzer einer mechanischen Werkstätte in Hart bei Türnitz, Georg Erlach, angefertigt und sollte als ein Beitrag zur Lösung der Frage dienen, ob sich eine Kuppelungsart finden lässt, durch welche das gefahrvolle Eintreten der Eisenbahnbediensteten zwischen die Wagen überflüssig macht. Das Modell erlangte keine praktische Geltung. (Geschenk des Ober-Inspectors Herrn August Ritter von Ruff.)

1174) Zeichnung (unter Glas): Schneeräumer, System Marin. Gustav Marin, Ingenieur der Kaiserin Elisabeth Bahn, construirte 1878 einen von Pferden zu ziehenden hölzernen Schneepflug und, als Bahnerhaltungs-Ingenieur der k. k. Staatsbahnen in Villach, 1885 einen eisernen Schneeräumer für Eisenbahnen, auf welchen er die schon bei den ersteren in Ausführung gebrachte Idee der beweglichen Flügel übertrug. Damit erzielte er den angestrebten Zweck, nämlich eine vollständige Beseitigung des Schnees vom Bahnplanum. Der erste Schneeräumer dieser Bauart stand vermöge einiger aufeinandergefolgten schneearmen Winter, jahrelang unbenützt in der Station Saalfelden; nach seiner Erprobung fand er aber rasch Eingang bei vielen Bahnen. Die Zeichnung (1 : 10) wurde in der Maschinen- und Wagenbaufabrik vormals H. D. Schmid in Simmering für die retrospective Ausstellung Paris 1900 angefertigt.

1175) Modell (Schnitt, Massstab 1 : 5) einer Feuerkiste mit Rost aus gewalzten Stäben, mit angeschweissten Köpfen und einem Chamottegewölbe. Durch Stauchen oder Strecken der Köpfe wird eine Aenderung der Spaltenweite erzielt. Das Chamottegewölbe dient zur Förderung der Verbrennung wie auch zum Schutze der Rohrwand gegen einströmende kalte Luft. Seit dem Jahre 1886 sind zahlreiche Locomotiven des staatlichen Eisenbahnbetriebes mit derartigen Vorrichtungen versehen.

1176) Modell der automatischen Vergitterungs-Vorrichtung an Wagenfenstern, System Plate-Jäger, ca. 1886; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Die Vergitterung dient zur Verhinderung des übermässigen seitlichen Hinausneigens und wird — ohne die Aussicht zu stören — durch einen beim Oeffnen der Fenster selbstthätig herabgleitenden Horizontalstabe aus Holz (vormals aus Metall) bewirkt. Zuerst bei den k. k. österr. Staatsbahnen und dann auch bei vielen anderen Bahnen eingeführt.

1177)—1178) Zwei stark abgezehrte Kupferbleche aus der Feuerbüchse der Schnellzugslocomotive Nr. 111 der k. k. österr. Staatsbahnen. — Nr. 1177 zeigt die an der Heizthüröffnung gelegene Partie, Nr. 1178 hingegen die Rohrwand. Die Auswechslung dieser schadhaften Stücke erfolgte im Jahre 1887.

1179)—1180) Zwei stark zerfressene Stücke aus der eisernen Rauchkastenrohrwand der vorstehend erwähnten Locomotive Nr. 111 der k. k. österr. Staatsbahnen. Ausgehoben ebenfalls im Jahre 1887.

1181) Schmiervase (Schnitt) aus Rothguss für halbfestes Fett, System Kind & Herglotz, für Treib- und Kuppelstangen, montirt auf einen Kuppelstangenkopf. Dieses System wurde seit 1887 bei vielen Locomotiven der k. k. Staatsbahnen, wie auch der Nordwestbahn, Südbahn etc. in Anwendung gebracht.

1182)—1184) Drei Modelle einer vom Werkmeister Birnbaum der k. k. Staatsbahnen construirten Tragfederbefestigung für Locomotiven, mit seitlichen Einkerbungen statt des mittleren Stiftes; versuchsweise eingeführt bei den k. k. Staatsbahnen im Jahre 1888. Auf den sächsischen Staatsbahnen war diese Vorrichtung schon in den Sechzigerjahren bekannt.

1185) Modell (Schnitt) Haag'scher Dampfheizungs-Einrichtung für Personenwagen. Das unter dem Wagenkasten durchlaufende Dampfrohr ist mit eigenen, unter den Sitzen angebrachten Behältern verbunden; zwischen diesen und dem Dampfrohr sind zur Regulirung der Heizung Absperrvorrichtungen angebracht, welche mittels Hähne oder Schieber gehandhabt werden. Das Modell zeigt die im Jahre 1888 von den k. k. Staatsbahnen eingeführte Construction. Ihre erste Anwendung hat die Haag'sche Dampfheizung (aber damals noch mit keiner Regulirung versehen) schon im Jahre 1869 auf den königl. bayer. Staatsbahnen gefunden.

1186) Plan (in Rahmen) eines Personenwagens III. Classe der k. k. Staatsbahnen, versehen mit Haag'scher Dampfheizung (siehe die vorhergehende Nummer).

1187) Im Betriebe gerissener vorderer Treibstangenkopf einer aus dem Jahre 1885 stammenden achtfach gekuppelten Güterzugslocomotive der Serie 73 der k. k. österr. Staatsbahnen. Die Ursache des Reissens blieb unbekannt.

1188) Gerissener Kreuzkopf sammt zugehörigem Bolzen, der im Jahre **1874** von der schweizerischen Locomotivfabrik in Winterthur für die Kronprinz Rudolf-Bahn gebauten Güterzugs-Tenderlocomotive Nr. 6308. Die Zerreissung erfolgte im Jahre 1891.

1189) Metallener Dampfheizungsschlauch, System Tichy, für Personenzüge. Derselbe sollte die kostspieligen Heizschläuche aus Kautschuk ersetzen; wurde 1892 zu diesem Zwecke versuchsweise auf den k. k. Staatsbahnen verwendet. (Geschenk des Erfinders, Herrn Heinrich Tichy, Inspector der k. k. Staatsbahnen.)

1190—1191) Schmiervorrichtungen ohne Docht für Treib- und Kuppelstangen, erfunden 1892 vom Ingenieur Robert Eder in Rutka. Die Schmierschrauben stecken in einem gewöhnlichen Schmiergefässe; das darin herumgeschleuderte Oel gelangt vermöge einer Saugewirkung, durch die enge Spalte und den Schmiercanal auf den Zapfen. Diese Vorrichtungen kamen auch auf den k. k. Staatsbahnen versuchsweise in Anwendung, konnten sich aber nach der Einführung dicken Schmiermateriales nicht behaupten.

1192)—**1193)** Zwei aussergewöhnlich abgenützte Kuppelstangenzapfen von der 1. und 3. Achse einer im Jahre 1872 von Krauss in München für die Kronprinz Rudolf-Bahn gebauten, dreifach gekuppelten Güterzugs-Tenderlocomotive (jetzt Serie 62 d. k. k. St. B.). Diese Zapfen wurden 1889 eingepresst und eben aus Ursache ihrer besonderen Abnützung im Jahre 1892 ausgewechselt nach Durchlauf von 86.421 km.

1194)—**1195)** Modell und Zeichnung der im Jahre 1892 von dem k. k. Baurathe im Eisenbahnministerium, Karl Gölsdorf, construirten Anfahrvorrichtung (System Gölsdorf) für Verbund-Locomotiven; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. Das System besteht insbesondere darin, Steuerungen herzustellen, welche beim Anfahren ausserordentlich hohe Füllungsgrade (bis 95 %) ergeben, wodurch eine Anfahrvorrichtung überhaupt nur für einige wenige Stellungen des Kolbens nöthig wird. Ihr Vorzug vor anderen derartigen Apparaten besteht darin, dass sie keine beweglichen Theile enthält, daher Beschädigungen nur wenig ausgesetzt ist und, da an derselben keinerlei Handhabungen erforderlich sind, die mit ihr ausgerüsteten Locomotiven ganz so wie gewöhnliche bedient werden. Zuerst bei den Verbund-

Locomotiven der k. k. österr. Staatsbahnen in Anwendung gebracht, fand die Gölsdorf'sche Vorrichtung bald grosse Verbreitung; derzeit sind schon mehr als 1200 Maschinen in Oesterreich-Ungarn, Deutschland, Russland etc. mit derselben versehen.

1196) Düse zum Petroleum-Feuerungsapparat System Köstnig: war 1893 probeweise an der Locomotive Nr. 5664 der k. k. Staatsbahnen in Verwendung.

1197) Schnitt einer Radscheibe (in eine Holztafel eingelegt) aus Neuberger Flusseisenguss; deformirt bei der 1894 vorgenommenen Schlagprobe. Die neben dem Originale aufgetragene schwarze Zeichnung zeigt die ursprüngliche Form der Scheibe.

1198) Modell der Umstellthür, System Hermann aus den ersten Neunzigerjahren; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Die Construction bezweckt die Vermeidung von Stauungen beim Einsteigen in die Eisenbahnwagen, weshalb dieselbe ebenso wie die gleichartige Doppelgelenkthür von Belczak und Rohrwasser bei den Wagen der Wiener Locallinien der k. k. österr. Staatsbahnen, der Wiener Stadtbahn etc. in Anwendung gebracht ist.

1199)—1200) Zwei Stücke aus einem Injector, System Friedmann (Cl. E. Nr. 9), welche nach dreijährigem Betriebe durch Vorwärmen des Tenderwassers eine ganz aussergewöhnliche Abnützung erfahren und im Jahre 1894 ausgewechselt wurden.

1201)—1202) Eigenthümliche Abnützung von gusseisernen, in Kobelrauchfängen der Güterzugslocomotiven Serie 34 der k. k. Staatsbahnen eingebaut gewesenen Rauchfangschüsseln. Die tropfsteinartige Gestaltung dieser Rosen rührt muthmasslich davon her, dass einzelne Eisentheile durch vorliegende Graphit- oder Schlackenplättchen vor Abnützung geschützt blieben. Die Abmontirung erfolgte in der Werkstätte Knittelfeld, u. zw. hinsichtlich des einen Stückes im Jahre 1895, hinsichtlich des anderen (schöneren) im December 1896.

1203) Rauchverzehrer, System Marek, aus dem Jahre 1897; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Bei dieser Vorrichtung wird Oberluft durch die Heizthüre in die Feuerbüchse geleitet und die secundäre Luft mittels dreier Canäle (einem geraden mittleren und zwei gekrümmten seitlichen) eingeführt, wodurch die bei früheren Constructionen unberücksichtigt gebliebenen todten rückwärtigen Feuerbüchswinkel ebenfalls Luft

erhalten. Das Oeffnen der Canäle geschieht selbstthätig beim Schliessen der Feuerthür, während das Schliessen, von Hand — je nach Beschaffenheit, bezw. Menge der jeweiligen Brennstoffzufuhr — erfolgt. Der Marek'sche Apparat kam zuerst bei Locomotiven der k. k. österr. Staatsbahnen und nachher bei allen neueren Locomotiven der österreichischen wie auch mehreren ausländischen Bahnen in Anwendung.

1204) Kupfernes Dampfzuleitungsrohr (1·35 m lang, 6 mm stark, 130 mm innerer Durchmesser), eingebaut gewesen zwischen dem Regulator und dem Kreuzrohre im Kessel der Locomotive Nr. 5901 der k. k. Staatsbahnen. Bei der am 25. Februar 1899 seitens der Werkstätte Wien Westbahnhof vorgenommenen Erprobung jenes Kessels wurde das Rohr bei einem Drucke von 18 Atmosphären fast in seiner ganzen Länge eingedrückt; auch eine kanonenschussähnliche Detonation erfolgte, und der Druck sank sofort auf 4 Atmosphären.

1205) Mappe mit einer photographischen Darstellung der Verwendung einer Güterzugslocomotive als Antriebsmaschine für die Werkstätte. Während der 1891 vorgenommenen Auswechslung der Betriebskessel und der Schwungradwelle in der Werkstätte Knittelfeld diente daselbst eine dreifach gekuppelte Güterzugslocomotive statt der Stabilmaschine. Der rechte Treibradreifen der Locomotive wurde cylindrisch gedreht, um als Riemenscheibe verwendet zu werden; die vorderen Kuppelstangen wurden ausgehängt, um das rückwärtige Kuppelräderpaar als Schwungrad zu benützen und hiedurch gleichmässigeren Gang zu erzielen; die Achslager wurden umgekehrt, d. h. die Schale nach unten, das Unterlager nach oben gewendet. (Geschenk des Herrn Ober-Inspectors I. Neblinger.)

1206 – 1207) Bilder (in Rahmen): Arbeiter-Schutzvorrichtungen an Hilfsmaschinen in den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen in Knittelfeld (Nr. 1206), Laun und Bodenbach (Nr. 1207); farbige Handzeichnungen, angefertigt zur Exposition in der Wohlfahrts-Abtheilung der Jubiläumsausstellung Wien 1898. Mit ähnlichen wie die auf den Bildern roth markirten Schutzvorrichtungen (Blech- oder Holzhülsen, Verschalungen, Geländer, Gitter oder drgl.) sind mehr oder weniger die Arbeitsmaschinen auch in allen übrigen Werkstätten der k. k. Staatsbahnen versehen und daselbst ebenfalls durch grellrothen Anstrich kenntlich gemacht.

1208) Mappe mit photographischen Abbildungen der 1887—1898 errichteten Central-Werkstätte Linz der k. k. Staatsbahnen, aufgenommen für die Jubiläumsausstellung Wien 1898. — Inhalt: 1.—2. Kesselschmiede; 3.—4. Locomotiv-Montirung; 5. Hilfsmaschine in der Locomotiv-Montirung; 6. Blechbearbeitung; 7. Tyresbearbeitung; 8. Räderdreherei; 9. Lastwagen-Montirung; 10. Hilfsmaschine der Lastwagen-Montirung; 11.—12. Schmiede; 13. Holzbearbeitung; 14. Werkzeugmacherei; 15. Stabilmaschine und Primärdynamo für die Montirung; 16.—17. Werkstättenhof.

1209) Mappe mit drei Photographien der am 15. Jänner 1884, 8 Uhr abends im Koppenthale (Salzkammergut) von den hohen Wänden des Saarsteines durch den Schneegraben und Rossgraben niedergegangenen Schneelawinen. Dieselben bedeckten den Bahnkörper in einer Länge von 300 m und in einer Höhe von 15 m und verlegten den engen Pass so sehr, dass jeder Verkehr sofort unmöglich wurde. Ueber 200 Menschen arbeiteten länger als eine Woche an der Freimachung der Bahn. Der Schnee lag so fest, als ob er mit dem denkbar grössten Drucke gepresst worden wäre. Das Geleise war unverlegt geblieben. Vorsichtsweise wurde zur Verhütung etwaiger weiterer Lawinenstürze ein provisorischer Tunnel aus starken Lärchenpfosten hergestellt und sodann nach vierzehntägiger Unterbrechung der Bahnverkehr wieder aufgenommen. — Die Bilder hat der Photograph Konrad Oberascher aus Mitterndorf bei Aussee unverweilt an Ort und Stelle aufgenommen.

1210) Mappe mit einer Zeichnung, darstellend den Zustand der Einfahrtsweiche in der Station Vitis vor und nach dem Verkehre des Schnellzuges Nr. 5 am 9. Februar 1886. Der Wechsel hat sich damals — wie nachträgliche Untersuchungen unverkennbar zeigten — nur in sogen. Halbstellung befunden, da eingekeilter Schnee den vollkommenen Anschluss der Weichenzunge an die Backenschiene behinderte. Gleichwohl gelangte der darüber gefahrene Zug scheinbar unbeschädigt bis vor das Aufnahmegebäude. Bei der wegen des heftig stossenden Ganges der Wagen dortselbst vorgenommenen Revision der letzteren stellte sich aber heraus, dass die linksseitigen Lagergehäuse aller Wagen Brüche erlitten haben. Die Nachschau an der Weiche ergab an den

beiden Spitzschienen unzweifelhafte Spuren der vorhanden gewesenen Halbstellung. Die linksseitige Spitzschiene war herausgehoben, verbogen und in die Mitte des Geleises geschleudert worden.

1211) Bild (Aquarell, in Rahmen): Die eingestürzte Fachwerkbrücke über die Brixenthaler Ache (sogen. Itter-Brücke) beim km $184 \cdot {}^{5}/_{9}$, zwischen Hopfgarten und Wörgl. Der Einsturz erfolgte am 5. October 1886, einige Minuten vor 9 Uhr abends unter der Last des darüber rollenden Güterzuges Nr. 175; von den in die Tiefe gestürzten 16 Lastwagen wurden 14 gänzlich zertrümmert. Die Maschine allein war heil über die Brücke gekommen, ebenso blieben die 17 letzten Wagen des Zuges, welche infolge des Unfalles entgleist und nicht mehr bis an die Brücke herangekommen waren, unbeschädigt. Vier Bedienstete erlitten Verletzungen. Ursache des Einsturzes waren das zu schwache Material und die nicht ganz entsprechende Construction der Brücke. Das Bild wurde von dem nunmehrigen Inspector Herrn Karl Zeller Edl. v. Zellenberg gemalt.

1212)—**1214**) Bruchstücke des Eisenmateriales der vorerwähnten, eingestürzten Itter-Brücke bei Hopfgarten.

1215) Bild (in Rahmen): Photographie des am 5. August 1890, 11 Uhr 45 Min. nachts, während der Passirung des Personenzuges Nr. 17 geborstenen steinernen Durchlasses bei km $327^{6}/_{7}$ zwischen Blowitz und Nezwiestitz nächst Pilsen; aufgenommen gleich nach dem Unfalle. Ein am Abend des 5. August 1890 niedergegangener Wolkenbruch verursachte das Reissen mehrerer benachbarter Teiche, bezw. das plötzliche Ergiessen bedeutender Wassermassen gegen die beiden Oeffnungen des Durchlasses und die Unterwaschung desselben. Die Last des darüberfahrenden, aus Maschine, Tender und 11 Wagen bestehenden Zuges (Nr. 17) drückte die beiden Wölbungen ein. Hiebei stürzten sämmtliche Fahrzeuge bis auf eines über die Böschung. Die Maschine, die am weitesten hinabgefallen war, konnte sammt dem Tender erst am 21. August wieder auf die Bahn gebracht und fortgeführt werden. Von den 78 Reisenden des verunglückten Zuges wurden 2 getödtet und 47 verletzt. Vom Zugspersonale kamen der Locomotivführer und der Heizer ums Leben. (Geschenk des Inspectors Herrn Carl John.)

1216) Mappe mit photographischen Abbildungen des am 5. März 1891, 10 Uhr nachts, beim Wächterhause 73 nächst Gross-Reifling entgleisten Personenzuges Nr. 912 und der Arbeiten zur Bergung der abgestürzten Fahrbetriebsmittel. Der Unfall, bei welchem der Maschinenheizer getödtet und drei andere Personen verletzt wurden, ist durch einen unmittelbar vor dem Zuge niedergegangenen Felssturz herbeigeführt worden. Das Aufrichten und Emporziehen der Maschine und des Tenders erforderte eine vierwöchentliche angestrengte Arbeit. Die Abbildungen veranschaulichen: 1. die Absturzstelle; 2. die Lage der Maschine, des Tenders und des Gepäckswagens; 3. die mittels Schraubenwinden bewirkte Hebung des Tenders bis vor das Hilfsgeleise und die Wendung der Locomotive; 4.—5. die Hebung der Maschine mittels zehn Schraubenwinden; 6. die auf zwei Kesseltransportwagen liegende Maschine, mittels zweier Bauwinden auf dem Hilfsgeleise emporgezogen. (Geschenk des Bau-Obercommissärs Herrn Max Sperl.)

1217) Mappe mit zwei photographischen Abbildungen der theils umgestürzten, theils ineinandergeschobenen Wagen des am 15. August 1891 in der Mittagsstunde beim Einfahrtswechsel der Station Hadersdorf (Localbahn) aus unbekannter Ursache entgleisten Personenzuges Nr. 318. Nebst den abgebildeten Wagen sind auch die Maschine und der Tender aus den Schienen gerathen. Zwei Bedienstete und zwei Reisende erlitten bei dem Unfalle schwere Verletzungen.

1218) Verbogene Schraubenkuppel des bei dem Unfalle in Hadersdorf (Localbahn Hadersdorf—Sigmundsherberg) am 15. August 1891 zertrümmerten Wagens Bi Nr. 3475 (s. Nr. 1217). Bemerkenswerth ist die Deformation der Kuppel.

1219) Mappe mit zwei photographischen Abbildungen des Unfalles, welcher den Personenzug Nr. 919 am 8. Februar 1892 bei km 22·9 zwischen Rosenau und Waidhofen a. d. Ybbs (Strecke Amstetten—Klein-Reifling) betroffen hat. Eine an jener Stelle unmittelbar vor Passirung des Zuges eingetretene Lehnenabrutschung verursachte die Entgleisung der Maschine und der Gepäckswagen; Personen wurden nicht verletzt.

1220) Original-Feuerkiste aus Kupfer des am 16. September 1892 zwischen den Stationen Kalwang und Wald (Strecke St. Michael—Selzthal) explodirten Kessels der 1870 von Krauss in München

gelieferten Personenzugs-Locomotive Nr. 2219. Ursache der Explosion war Wassermangel im Kessel. Das auffällig roth gefärbte Kupfermateriale des gerissenen Plafonds, der überdies völlig frei von Kesselstein war, galt als sicheres Merkmal für das Ausglühen der Plafonddecke, was auch durch den Umstand bekräftigt wurde, dass losgelöste Kesselsteinstücke an der dem Plafond zugekehrten Seite eine rosarothe Färbung zeigten. Die Zerstörung des Plafonds muss in dem Augenblicke der Speisung und der hierdurch eingetretenen plötzlichen Abkühlung des glühenden Kupfermateriales erfolgt sein. Das linke Dampfanlass-Ventil wurde offen vorgefunden, und die beim Sturze der Locomotive zweifach verbogene Ventilspindel konnte nicht erst nachträglich eine Umstellung erfahren haben. — Die zerstörte Locomotive fuhr als Vorspannmaschine beim Schnellzuge Nr. 902 (s. Nr. 1221).

1221) Mappe mit sieben photographischen Abbildungen der durch die vorerwähnte Kessel-Explosion zur Entgleisung gebrachten Locomotiven und einiger Bruchstücke des zerstörten Kessels. Der Unfall ereignete sich am 16. September 1892 um 1 Uhr 31 Min. nachts bei km 176·3 der Strecke Kalwang—Wald und betraf den aus Pontafel gekommenen Schnellzug Nr. 902, welcher am nächsten Morgen (7 Uhr 35 Min.) hätte in Wien eintreffen sollen. Die explodirte Vorspannmaschine wurde 8 m weit aus dem Geleise geschleudert und umgestürzt; sie riss auch die Zugsmaschine sammt dem Tender, den Gepäckswagen und einen Personenwagen I./II. Classe aus den Schienen. Hiebei fanden der Führer und Heizer der zerstörten Maschine den Tod. Die Zugsmaschine erlitt starke Beschädigungen. (Geschenk des Bau-Obercommissärs Herrn Max Sperl.)

1222) Bild (in Rahmen): Photographische Darstellung des am 28. August 1894, circa 7 Uhr 45 Min. abends »im Gesäuse« zwischen Gstatterboden und Hieflau entgleisten Güterzuges Nr. 972. Ursache des Unfalles war eine Schottermuhre, welche die vordere Hälfte des in voller Fahrt begriffenen Zuges traf und die Maschine sammt Tender, wie auch die ersten neun Wagen des Zuges aus dem Geleise warf. Die Wagen kollerten den Abhang hinunter bis an die Enns, wobei einige derselben gänzlich zerschellten; vier Bedienstete wurden verletzt. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Franz Schäffer.)

1223) Mappe mit fünf photographischen Abbildungen der am 21. März 1895, 12 Uhr mittags, in der Station Prinzersdorf nächst St. Pölten explodirten und hiebei entgleisten und umgestürzten Locomotive Nr. 5668 vom Güterzuge Nr. 77. Die Maschine, welche nach der Explosion ihres Kessels noch ungefähr 60 m weit gelaufen war, fiel dann auf die linksseitige Böschung nächst km 69·$^{1}/_{2}$, und zwar derart, dass der Rauchfang nach rückwärts gekehrt lag. Auch der Tender und der Gepäckswagen entgleisten und erlitten Beschädigungen. Die Explosion, welche den Tod des Locomotivführers und Heizers zur Folge hatte, wurde durch Wassermangel, bezw. zu hohe Dampfspannung, und die letztere wahrscheinlich durch eine unrichtige Manometer-Angabe verursacht. Die Einhebungsarbeiten nahmen mehr als zwei Tage in Anspruch; die Reparatur der betreffenden Fahrbetriebsmittel erforderte einen Aufwand von rund fl. 11.000. Die Bilder wurden vom Inspector Herrn Herm. Ritter v. Littrow aufgenommen.

1224) Mappe mit neun photographischen Abbildungen der infolge Schadhaftwerdung des Untersteintunnels und der ihm östlich vorgelegenen Strecke — im März 1896 — nothwendig gewordenen provisorischen Verlegung der Bahn zwischen Lend und Taxenbach. — Das in der Nacht vom 7. auf den 8. März 1896 plötzlich eingetretene Thauwetter führte zahlreiche Lawinen und grosse Wassermassen zu Thal, welche bis 10. März eine Setzung des Bahndammes gegen die Salzach zu, wie auch Formveränderungen am östlichen Portale und an den ersten vier Mauerringen des Tunnels verursachten. Diese Erscheinungen waren um desto bedrohlichere, als auch der 1875 vollendete ursprüngliche Untersteintunnel verschüttet wurde (vgl. Nr. 545). Die Besorgnis war vollkommen begründet, denn am 11. März, 3 Uhr 20 Min. morgens brach der deformirte Tunneltheil zusammen. Vorerst durch Umsteigen mit Benützung der Reichsstrasse wurde der Verkehr, vom 17. März an, mittels eines auf dem noch vom ersten Tunneleinsturze her bestandenen Hilfsbanquette gelegten provisorischen Geleises zur Umfahrung des Tunnels aufrecht erhalten. Dieses Provisorium währte, bis der schadhafte Tunneltheil beseitigt, bezw. durch eine kräftige Futtermauer auf der Bergseite ersetzt war. Die Bilder wurden vom Ingenieur Erwin v. Wouwermans am 22. März 1896 aufgenommen.

1225) Mappe mit einer vom Ingenieur Ottokar Trnka angefertigten Handzeichnung, darstellend die am 11. März 1896, circa 12 Uhr 30 Min. mittags, zwischen St. Johann im Pongau und Bischofshofen zusammengestossenen Züge Nr. 104 (Schnellzug nach Wien) und Nr. 11 (Personenzug von Wien). Die Locomotive des Schnellzuges entgleiste, die beiden Dienstwagen und mehrere Personenwagen wurden beschädigt, der Oberconducteur des Personenzuges getödtet und 34 andere Personen verletzt. Schuldtragend an dem Unfalle war zumeist der erwähnte Oberconducteur, denn er liess den Personenzug, der bald nach seiner Abfahrt aus Bischofshofen wegen eines abgestürzten Eisstückes unterwegs aufgehalten wurde, weiterfahren, ohne einen Boten vorauszuschicken, obwohl er wissen musste, dass der von Innsbruck kommende Schnellzug bereits fällig war.

1226) Mappe mit photographischen Abbildungen der durch die Hochwässer in den letzten Julitagen 1897 verursachten Zerstörungen an den Bahnanlagen der Strecken Aussee—Obertraun und Ischl—Mitterweissenbach, u. zw.: 1.—6. Dammdurchbrüche im Kopperthal zwischen Aussee und Obertraun; 7.—8. Zerstörung bei km $65 \cdot {}^{3}/_{8}$ und km 65·8—66·1 der Strecke Ischl—Mitterweissenbach; 9. Vermuhrung der Kesselbachbrücke und beiderseitiger Dammdurchbruch bei km $70 \cdot {}^{2}/_{3}$ derselben Strecke. Die Verkehrsstörung dauerte in der Strecke Steg—Ischl vom 30. Juli bis 5. August, in der Strecke Ischl—Ebensee vom 30. Juli bis 10. August 1897.

1227) Mappe mit fünf photographischen Abbildungen des am 31. Juli 1897 in der fünften Morgenstunde bei Seekirchen nächst Salzburg entgleisten Personenzuges Nr. 116. — Tagelang anhaltende Regengüsse hatten den Bahnkörper so sehr durchweicht, dass er insbesondere an der bezeichneten Stelle, wo sich die Niederschlagsmengen angesammelt und gestaut hatten, unter der Last der Maschine förmlich auseinanderging. Die Locomotive und der Tender und sämmtliche fünf Wagen des Zuges stürzten den hohen Damm hinab, wobei der Locomotivführer den Tod fand und etliche andere Bedienstete schwer verletzt wurden. Der Verkehr konnte längere Zeit hindurch nur mittels Umsteigens aufrecht erhalten werden.

1228) Bild (in Rahmen): Photographie des Brückenprovisoriums über die Traun bei km $2 \cdot {}^{3}/_{4}$ der Linie Lambach—Gmunden. Diese

auf 11 Pilotenjochen errichtete Nothbrücke diente zum einstweiligen Ersatze für die dort bestandene und Ende Juli 1897 durch die Hochwässer zerstörte Traunbrücke.

1229) Mappe mit vier photographischen Abbildungen der Zerstörungen, welche die Hochwässer Ende Juli 1897 in Hieflau und dessen Umgebung verursachten. — Die Enns und der Erzbach erreichten eine seit dem Jahre 1813 nicht dagewesene Höhe, überflutheten die Bahnanlagen und verwüsteten dieselben in ausgedehntem Masse. Die ärgsten Schäden kamen vor: am Stationsplatze Hieflau, woselbst der mächtige Anschüttungskörper hinter dem Heizhause in einer Länge von ungefähr 140 m und zu je einer Breite von 14 m sammt einem Stücke des Geleises, ferner das Kohlendepôt, das Kaserngebäude, das Materialmagazin und sonstige Baulichkeiten vollständig weggerissen wurden; am Rangirbahnhofe Hieflau, wo die längs des Erzbaches aufgeführte, 12 m hohe Trockenmauer unterwaschen und nebst dem in ihrer Fortsetzung bestandenen Steinsatze und Anschüttung grossentheils weggerissen wurde. Ebenso erlitten die Uferschutzbauten und die Stützmauern bei Gstatterboden und Radmer arge Devastirungen. Der Personenverkehr konnte in jener Strecke erst nach acht, der Gesammtverkehr erst nach vierzehn Tagen wieder aufgenommen werden.

1230) Mappe mit photographischen Abbildungen der am 31. Juli 1897 durch Hochwässer verursachten Zerstörungen an den Strecken Neumarkt—Simbach und Steindorf—Braunau, sowie von einigen daselbst errichteten Provisorien für die Wiederaufnahme des Verkehres, und zwar: 1.—2. Durchbruch des gewölbten Objectes über den Mattigfluss bei Braunau, km 57·157 der erstgenannten Strecke am 31. Juli um 7 Uhr 20 Min. früh; 3.—4. Holzprovisorium (41·7 m lang, 11 Joche) zum vorläufigen Ersatze des vorerwähnten Objectes; 5. Pilotirung der Fundament-Spundwand zur Wiederherstellung des abgetrennten Böschungflügels der Achbrücke bei km 46·788; 6. Durchbruch des aus Schneegattern kommenden Schwemmbaches durch das offene Object nächst der Haltestelle Achenlohe, km 11·279 der Linie Steindorf—Braunau; 7. Holzprovisorium an Stelle eben jenes Objectes; 8. Durchbruch des offenen Objectes über den Mattigfluss bei Ahing, km 35·086, am 31. Juli 1897, 5 Uhr früh; 9. Herstellung der beiden letzten Pilotenjoche für das Provisorium (51·7 m lang, 11 Joche) bei Ahing; 10. Aufbringen der ersten verschraubten Längsträger für

dieses Provisorium; 11. Erprobung derselben am 18. September. Der Bau, an dem auch Mannschaften des 2. Pionnier-Bataillons aus Linz theilgenommen, hatte am 27. August begonnen.

1231) Mappe mit photographischen Abbildungen der durch das Hochwasser vom 13. September 1899 zerstörten Wegbrücke und Eisenbahnbrücke bei km 168·9 nächst der Station Enns (Strecke Wien—Linz) und der zur Behebung dieser Schäden eingeleiteten Arbeiten, insbesondere zum provisorischen Ersatze des fortgerissenen ersten Strompfeilers der Eisenbahnbrücke. Sämmtliche zehn Bilder wurden von Sr. kaiserl. Hoheit dem Herrn Erzherzog Heinrich Ferdinand aufgenommen und dem Eisenbahnmuseum gewidmet.

1232) Cassette (schwarze Leinwand mit Golddruck), enthaltend photographische Abbildungen der durch das Hochwasser vom 13. auf den 14. September 1899 angerichteten Zerstörungen an der Strecke Bischofshofen—Hüttau, u. zw.: 1. Eingestürztes Wächterhaus Nr. 3 bei km 2·$^3/_4$; 2. Dammbruch bei km 2·8; 3. zerstörte Brücke bei km 4·$^8/_9$; 4. Rutschung bei Wächterhaus Nr. 7, km 5·9/6·0; 5. Dammbruch bei km 6·$^4/_5$; 6. Rutschung bei Wächterhaus Nr. 8, km 6·$^7/_8$; 7. Bergsturz bei km 7·$^0/_1$; 8. gebrochene Stützmauer bei km 7·$^5/_6$; 9. Rutschung bei km 8·$^4/_5$; 10. zerstörtes Bauernhaus in Hüttau bei km 8·$^4/_5$; 11. abgerissener Damm in Hüttau bei km 8·$^6/_7$; 12. Ausbruch der Weiglhofer Runse in Hüttau bei km 8·6; 13. Murgang bei Wächterhaus Nr. 10, km 8·$^8/_9$; 14. Trieggrabenmuräne in Hüttau bei km 9·$^2/_3$; 15. Unterspülung bei km 9·$^6/_7$. — Die meisten dieser Bilder wurden vom Ingenieur Karl Buchsbaum in Bischofshofen aufgenommen.

1233) Mappentasche (schwarze Leinwand mit Golddruck), enthaltend Abbildungen von Herstellungsarbeiten auf der durch das Hochwasser vom 13.—14. September zerstörten Strecke Bischofshofen—Hüttau (vgl. Nr. 1232), und zwar: 1. Dammschüttung in der Theilstrecke von km 2·4—2·9; 2. Herstellung einer Betonmauer bei Wächterhaus Nr. 3 nächst km 2·$^3/_4$; 3. Uferschutzbauten bei km 2·$^5/_6$; 4.—5. Reconstructionsarbeiten bei Wächterhaus Nr. 7 nächst km 5·9—6·0; 6. Vollendung der Schüttung bei km 6·$^4/_5$. Sämmtliche Bilder wurden von dem Salzburger Photographen B. Kurz aufgenommen.

1234) Mappe mit photographischen Abbildungen der durch das Hochwasser vom 14.—16. September 1899 zerstörten Bahnanlagen nächst Pöchlarn (Hauptlinie Wien—Amstetten etc.) und auf der Localbahn Pöchlarn—Kienberg-Gaming, und zwar: 1.—3. Station Pöchlarn inmitten der Inundation; 4. landende Pionniere am westlichen Ende der genannten Station; 5.—6. Bahnhofhôtel Pöchlarn (überschwemmt); 7. zerstörte Geleise am Bahnhofe Pöchlarn; 8.—9. Dammbruch am westlichen Stationsende daselbst; 10.—11. Dammbruch ausserhalb der Station bei km 91·0; 12.—15. eingestürzte Erlaufbrücke bei der Haltestelle Erlauf; 16.—17. Erlaufkolk zwischen km 6·9 und 7·2 der Localbahn Pöchlarn—Kienberg-Gaming. Die Aufnahme machte der Ober-Ingenieur Eduard Stöber.

1235) Mappe mit photographischen Abbildungen der durch das Hochwasser vom 29. September 1899 verursachten Zerstörung auf der Ybbsthalbahn, aufgenommen von dem Ober-Ingenieur Eduard Stöber, u. zw.: 1. Dammbruch bei km 16⁷/₈; 2.—3. Dammbruch bei der Haltestelle Stiegengraben; 4.—5. Dammbruch zwischen Stiegengraben und Kasten, km 48³/₄; 6.—7. Dammbruch und Kolk bei Lunz.

* * *

1236) Album-Cassette (braune Leinwand mit Golddruck) enthaltend 62 Blätter mit lithographischen Zeichnungen von »Normalien des Unter-, Ober- und Hochbaues der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (Tomaszów) und der Bukowinaer Localbahnen« (einige Blätter fehlen). Beide Bahnen wurden ursprünglich der Lemberg—Czernowitz—Jassy Eisenbahn-Gesellschaft concessionirt, u. zw.: Czernowitz—Nowosielitza (die Stammlinie der Bukowinaer Localbahnen) am 5. Juni 1883, die Linie Lemberg—Bełzec am 8. Jänner 1886, späterhin aber an eigene Gesellschaften übertragen, welche jedoch den Betrieb nicht selbst führten, sondern der alten Concessionärin beliessen. Die 31·2 km lange Linie Czernowitz—Nowosielitza gelangte am 12. Juli 1884 zur Eröffnung. Achtzehn Monate später (5. October 1885) trat eine Erweiterung der Unternehmung ein, wobei sie die Firma: »Bukowinaer Localbahnen« annahm. Die 88·4 km lange Linie Lemberg—Bełzec wurde am 23. October 1887 eröffnet. Gleichwie die Lemberg—Czernowitzer Bahn, sind auch die vorerwähnten Linien am 1. Juli 1889 in den Staatsbetrieb übergegangen.

1237) Mappe mit photographischen Abbildungen von Stationen, Brücken und sonstigen Bauwerken der Bukowinaer Localbahnen und der Eisenbahn Lemberg—Bełzec (s. Nr. 1236), aufgenommen Ende der Achtzigerjahre. Inhalt: I. Bukowinaer Localbahnen; *a*) Linie Hatna—Kimpolung (67·5 km lang, eröffnet 1. Mai 1888): 1. Station Kaczyka; 2. Brücke über den Solonetzbach bei km 22·047 (Holzconstruction, 3 Oeffnungen à 10 m lichte Weite); 3. offene Strecke von km 21·8 bis km 22·4; 4. Brücke über den Moldawitzafluss bei km 54·567 (Holzconstruction, 15 Oeffnungen à 12 m lichte Weite); 5. offene Strecke am Moldawitzaflusse bei km 60·$^{4}/_{8}$ (nächst Eisenau) mit Futtermauer, Stützmauer und Steinvorlage; 6. Station Kimpolung; *b*) Schleppbahn Wama—Russ. Moldawitza; 7. Aufnahmsgebäude und Bretterdepôt am Stationsplatze Russ-Moldawitza; *c*) Linie Hadikfalva—Radautz (8·1 km lang, eröffnet 17. November 1889); 8. Station Radautz; *d*) Linie Hliboka—Berhometh a. S. (52·9 km lang, eröffnet 30. November 1886); 9. Station Berhometh; *e*) Linie Karapcziu—Czudyn (18·8 km lang, eröffnet 30. November 1886): 10. Station Czudyn. — II. Eisenbahn Lemberg—Bełzec (88·4 km lang, eröffnet 23. October 1887): 1., 2. Aufnahmsgebäude der Station Brzuchowice (Strassen- und Bahnseite); 3. Station Żółkiew; 4. Station Lubycza; 5. Station Bełzec; 6. Brücke über den Lukawicabach bei km 82·3 (Eisenconstruction, 20 m Spannweite); 7. gewölbtes Object (3 m Spannweite).

1238)—**1239**) Bilder (in Rahmen): Frontansicht, Querschnitt und Grundrisse der 1886 in der Station Stryj erbauten vier einstöckigen Wohnhäuser für Unterbeamte, Diener und Arbeiter; farbige Handzeichnungen, angefertigt für die Landesausstellung Lemberg 1894. — Diese Gebäude enthalten 52 Wohnungen (von denen 32 aus Zimmer und Küche, alle übrigen aus Zimmer, Cabinet und Küche bestehen) und ausserdem 4 Zimmer zum Uebernachten für das Zugbegleitungs-Personale. Die Monatsmiethe beträgt für eine kleinere Wohnung fl. 6·44, für eine grössere fl. 7·43. Die Baukosten der ganzen Anlage betrugen fl. 46.600.—

1240) Mappe mit zehn aus den Jahren 1886—1887 stammenden photographischen Abbildungen von Brücken und Stationsgebäuden der Strecke Skole—Beskid der zufolge Gesetzes vom 7. Juni 1883 auf Staatskosten gebauten und am 5. April 1887 eröffneten,

79·3 km langen Eisenbahn Stryj—Beskid. Inhalt: 1. Opor-Brücke bei der Demnia nächst Skole: 2. Opor-Brücke bei Hrebenów; 3. Opor-Brücke bei km 48; 4. Opor-Brücke bei km 75; 5., 6. Opor-Viaduct bei km 75 (im Bau); 7., 8. Station Lawoczne; 9. Osolnia-Viaduct bei km 78; 10. Station Beskid (im Bau).

1241) Grosses Modell (in einem Glaskasten) der Arbeiter-Colonie in Neu-Sandec, erbaut 1890—1892 von der k. k Staatseisenbahn-Verwaltung. Die ausserhalb der Station Neu-Sandec angelegte und etwa eine halbe Stunde von der gleichnamigen Stadt entfernte Colonie umfasst sechs einstöckige Wohnhäuser mit 24 Wohnungen für Beamte, ferner 14 einstöckige und 82 ebenerdige Wohnhäuser mit zusammen 537 Wohnungen für Arbeiter. Die verbaute Fläche eines jeden Beamtenhauses beträgt 244, jene eines Arbeiterhauses 133, bezw. 106 Quadratmeter. Sämmtliche Häuser sind aus Bruchstein und Ziegel-Mauerwerk hergestellt; die Baukosten betrugen für ein Beamtenhaus fl. 10.600, für ein einstöckiges Arbeiterwohnhaus fl. 4500 und ein solches ebenerdiges Haus fl. 2340. Die Beamtenwohnhäuser enthalten je vier Wohnungen, bestehend aus drei Zimmern, Vorzimmer, Küche, Boden, Keller und Gartenantheil; der Miethzins beträgt für ein Quadratmeter benutzbarer Fläche fl. 3·50, daher für eine Wohnung fl. 259 bis 322 jährlich. Die einstöckigen Arbeiterwohnhäuser enthalten je vier, die ebenerdigen nur je zwei Wohnungen, bestehend aus Zimmer, Cabinet, Vorzimmer, Küche, Boden, Keller und Gartenantheil; für jede dieser Wohnungen wird ein Miethzins von fl. 7 monatlich eingehoben. Die zur Colonie gehörigen 112 Nebengebäude aus Holz, die Waschküche und die 27 Brunnen kosteten zusammen fl. 19.616. Für die Erwerbung der Grundfläche per 95.786 m² wurden fl. 52.947 bezahlt. Die Anlage der Gärten, Strassen, Canäle, Einfriedungen und die Intercalarzinsen erforderten einen Aufwand von fl. 33.257, so dass sich die Gesammtkosten der Colonie auf rund fl. 423.300 belaufen. Später kamen noch die Kosten für den 1896—1899 vollführten Bau der Schule (fl. 45.000) und der Kapelle (fl. 40.000) hinzu. Das in Cartonpapier ausgeführte Modell wurde anlässlich der Ausstellung in Lemberg 1894 von dem nunmehrigen Revidenten der k. k. Staatsbahnen Karl Hebenstreit von Sonnoburg angefertigt. Den verglasten Schutzkasten lieferte die erzherzogliche Eisenconstructions-Werkstätte zu Friedek in Schlesien.

1242) Situationsplan (in Rahmen) von Neu-Sandec (Stadt, Station und Colonie-Anlage der k. k. Staatsbahnen); farbige Handzeichnung im Massstabe von 1 : 2880, angefertigt von Sigismund von Somogyi im Mai 1894. Dieser Plan bildet gewissermassen die Ergänzung zu dem unter Nr. 1241 besprochenen Modelle der Neu-Sandecer Arbeiter-Colonie.

1243)—**1245**) Entwürfe (in Rahmen) für die 1897—1899 erbaute Kapelle der unter Nr. 1241 beschriebenen Arbeiter-Colonie in Neu-Sandec, u. zw. 1243 Aussenansicht, 1244 Vorder-, Seiten- und Rückansicht und 1245 Durchschnitt, sowie Grundriss der Kapelle; Tuschzeichnungen aus dem Jahre 1896 vom Architekten Feodor Dalowski in Krakau.

1246)—**1248**) Abbildung und Pläne (in Rahmen) des 1897 vollendeten Schulgebäudes der unter Nr. 1241 beschriebenen Arbeiter-Colonie in Neu-Sandec, u. zw. 1246 Aussenansicht des Gebäudes, 1247 Grundriss des Erdgeschosses, 1248 Grundriss des ersten Stockes; Handzeichnungen (Massstab 1 : 100) angefertigt 1896, vom Architekten Karol Knauss.

1249)—**1252**) Abbildungen und Pläne (in Rahmen) der unter Nr. 1241 beschriebenen Arbeiter-Colonie in Neu-Sandec, u. zw. 1249 Aussenansicht und 1250 Grundriss eines Wohngebäudes für Beamte, 1251 und 1252 Ansicht, Grundriss und Querschnitt je eines doppelten einstöckigen und eines ebensolchen ebenerdigen Arbeiter-Wohnhauses; Handzeichnungen aus den Jahren 1897 und 1898.

1253) Wandtafel mit Situationsplan der unter Nr. 1241 beschriebenen Arbeiter-Colonie in Neu-Sandec; farbige Handzeichnung (Massstab 1 : 1000), angefertigt für die Jubiläumsausstellung Wien 1898.

1254)—**1255**) Bilder (in Rahmen): Type der Aufnahmsgebäude der auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1889 erbauten, am 12. October 1890 eröffneten Staatsbahn Jasło—Rzeszów; farbige Handzeichnungen (Front- und Seitenansichten, Schnitt, Grundrisse) angefertigt für die Landesausstellung Lemberg 1894.

1256) Plan (in Rahmen): »Project für den Umbau des Aufnahmsgebäudes in der Station Lemberg, u. zw. Grundriss des Erdgeschosses (Massstab 1 : 400)«, entworfen 1893 von dem damaligen Ingenieur-Adjuncten und nunmehrigen Baurath

Ferdinand Nebesky. — Seit der Verstaatlichung wurde die Erweiterung und einheitliche Gestaltung der gesammten Stationsanlagen in Lemberg angestrebt und hiebei die thunlichste Benützung des alten Bestandes für den gleichzeitigen Umbau des Aufnahmsgebäudes zur Voraussetzung genommen. An dieser festhaltend, hat der mit den Projectsarbeiten für den Hochbau betraute obgenannte Ingenieur den Grundriss zu lösen gesucht wie folgt: Anlage je eines Abfahrts- und Ankunftsvestibules zwischen denen ein Verbindungsraum eingeschaltet ist, welcher zugleich für die elektrische Tramway als Ein- und Aussteigeplatz dienen sollte. Hinter demselben befindet sich ein langer Corridor, der zu Warte- und Restaurationslocalitäten führt. In den beiden Eckgebäuden sollten die Betriebs- und sonstigen Bureaux, im rechtsseitigen auch die Räumlichkeiten für den Allerhöchsten Hof und in dem oberen Stockwerke Dienstwohnungen Platz finden. An die Abfahrtshalle schliessen beiderseits die Personen- und Gepäckscassen an; der dortige Ausgang führt unmittelbar auf den Perron (zu den Zügen von und nach Czernowitz) und dieser wieder in seiner rechtsseitigen Verlängerung zur Gepäcksabgabe und Revisionshalle, sowie zum Ankunftsvestibule. Zu den Zwischenperrons, bezw. zu den Zügen von und nach Stryj, Krakau und Bełzec, gelangt man von den Vestibules aus über Treppen und durch Tunnels; ebenso wird das Gepäck (mittels Aufzügen) von der Aufgabe auf die Perrons und umgekehrt von dort zur Abgabe durch eigene Gepäckstunnels befördert. Die Perrons sind als eiserne Veranden ausgestaltet und an den beiderseitigen Enden der Zwischenperrons sind Warteräume, Buffets und Bedürfnis-Anstalten vorgesehen. Der Kostenvoranschlag für den Umbau bezifferte sich mit fl. 902.000. Das Project blieb unausgeführt. — Die Zeichnung selbst wurde 1894 von dem nunmehrigen Bau-Obercommissär Alois Krause anlässlich der Landesausstellung in Lemberg 1894 angefertigt.

1257) Grosses Gypsmodell (1 : 100) eines neuen Aufnahmsgebäudes in der Station Lemberg, ausgeführt nach dem in der vorhergehenden Nummer geschilderten Nebesky'schen Plane von den Wiener Bildhauern H. Mitterreiter und J. Dworschak (um den Kostenpreis von fl. 2800) für die Landesausstellung in Lemberg 1894, wo es von den k. k. österr. Staatsbahnen exponirt war. — Die Aussenseiten und die Innenausschmückung des Gebäudes zeigen

den Stil der italienischen Hochrenaissance. Die Raumvertheilung des Erdgeschosses ist in dem erwähnten Plane genau dargelegt; im Untergeschosse sollten Ubicationen des Restaurationsbetriebes, Kellereien etc. untergebracht werden; das obere Stockwerk war zu Dienstwohnungen bestimmt. Zufolge Umgangnahme von der so geplanten Bahnhof-Umgestaltung unterblieb auch die praktische Verwerthung des Modells. (Wegen Raummangels vorläufig nicht ausgestellt.)

1258)—**1259)** Bilder (in Rahmen): Amtsgebäude der k. k. Staatsbahndirection Stanislau (Vorder- und Rückseite); erbaut in der Zeit vom 1. Juli 1893 bis 30. Juni 1894.

1260)—**1263)** Abbildungen (unter Glas) der Pruth-Brücke nächst der Station Jaremcze der, zufolge Gesetzes vom 1. Juli 1892, auf Staatskosten ausgeführten und am 20. November 1894 dem öffentlichen Verkehre übergebenen 95·6 km langen Eisenbahnlinien Stanislau — Woronienka. Die Brücke ist sammt dem anschliessenden Viaducte 190·74 m lang, ihre Hauptöffnung hat eine Spannweite von 65 m, welche sie dermalen als die weitest gewölbte Eisenbahnbrücke der Welt erscheinen lässt. Die Wölbung der eigentlichen Brücke ist aus Quadern, der übrige Theil des ganzen Bauwerkes aus Bruchsteinen hergestellt. Von den Bildern zeigen:

1260) eine photographische Original-Aufnahme der Brücke und des anschliessenden Viaductes;

1261) eine handgezeichnete Darstellung der Brückenwölbung und die bezügliche statische Berechnung;

1262) den Längenschnitt und Grundriss des ganzen Objectes (farbige Handzeichnung);

1263) den Längenschnitt und Grundriss der Brücke in der Bahnachse, sowie Eingerüstung (farbige Handzeichnung).

Sämmtliche Bilder wurden für die retrospective Ausstellung Paris 1900 angefertigt.

1264) Mappe mit photographischen Abbildungen von bedeutenden Kunstbauten der staatlichen Eisenbahnlinie Stanislau-Woronienka. Inhalt: 1. Pruth-Brücke bei Jaremcze sammt dem anschliessenden Viaducte (vgl. Nr. 1260—1263). 2. Dieselbe Brücke mit einer unterhalb derselben eben stattfindenden patriotischen Festlichkeit. 3. Pruth-Brücke bei Jamna; Gesammtlänge 121·8 m, Spannweite

der Hauptöffnung 48 m. 4. Erste Pruth-Brücke bei Worochta mit anschliessendem Viaducte; Gesammtlänge 146·02 m, Spannweite der Hauptöffnung 40 m. 5. Zweite Pruthbrücke bei Worochta mit anschliessendem Viaducte; Gesammtlänge 217·43 m, Spannweite der Hauptöffnung 34·6 m. 6. Niemakowski-Viaduct bei Worochta mit 11 Oeffnungen à 15 m; 217·6 m lang. 7. Przemyska-Brücke bei Delatyn; Eisenconstruction, Spannweite 54·78 m. 8. Zeniecbach-Brücke; 39·46 m lang, Spannweite 22 m. 9. Paradczyn-Viaduct; 123·11 m lang, 4 Oeffnungen à 14 m und 4 à 10 m. 10. Lubiznia-Viaduct; 208·3 m lang, Spannweite der Hauptöffnung 22 m.

1265) Heft enthaltend die »Fahrordnung für die Eröffnungsfahrt auf der Strecke Stanislau—Woronienka am 19. November 1894«. Das Titelblatt wie auch zwei Innenseiten und die letzte Seite des Heftes enthalten Abbildungen von Kunstbauten (Pruth-Brücken bei Jamna und Worochta, Viaduct Paradczyn, und die grosse Pruth-Brücke bei Jaremcze (s. Nr. 1260—1263); auf den beiden letzten Seiten ist die Situation und das Längenprofil der Bahn veranschaulicht, welche ebensowohl wegen der malerischen Gegenden, die sie durchzieht, als auch wegen der hervorragenden Bauwerke, die sie aufzuweisen hat, eine der sehenswerthesten Bahnen Galiziens ist.

1266) Bild (in Rahmen): Rotundenförmiges Heizhaus in Stryj; Photographie, aufgenommen für die Landesausstellung Lemberg 1894.

1267) Heft enthaltend die Fahrordnung für die am 24. November 1896 stattgefundene Eröffnungsfahrt auf der nächsten Tages dem öffentlichen Verkehr übergebenen, 72·6 km langen Strecke Tarnopol—Kopyczynce der am 23. Jänner 1894 concessionirten ostgalizischen Localbahnen, welche sämmtlich vom Staate betrieben werden. Jede Seite des Heftes ist mit einem Lichtdruckbilde ausgestattet (Tarnopol, Bau des Plebanówka-Viaductes, Gniezna-Brücke, Trembowla); die letzte Seite enthält überdies einen Situationsplan der Bahn.

1268) Bild (in Rahmen): Badeanstalt für die Bediensteten und Werkstättenarbeiter der k. k. österr. Staatsbahnen in Stanislau. Dieselbe gehört zur Wasserstationsanlage, enthält Wannen-, Dampf- und Douchebäder, ist in allen Räumen elektrisch beleuchtet, wurde am 1. Mai 1897 eröffnet und bisher jährlich von circa 1200 Personen benützt. Die Einrichtungskosten betrugen rund fl. 2917.

1269) Bild (in Rahmen): Plan der Speisehallen für die Werkstätten-Arbeiter in Lemberg, Przemyśl und Stryj, Handzeichnung, angefertigt für die Jubiläumsausstellung Wien 1898. — Diese Hallen, deren Zweck schon unter Nr. 1116 dargelegt ist, befinden sich in unmittelbarer Nähe der Werkstätten und bieten Raum für etwa 50 Arbeiter. Die erstgenannte, schon im Jahre 1876 errichtete, kostete fl. 2250; die beiden anderen wurden 1892, bezw. 1895 errichtet und kosteten je fl. 1400.

1270) Album (grüne Leinwand mit Bronzedruck), enthaltend photographische Abbildungen von Bauwerken etc. der zufolge Gesetzes vom 21. December 1898 auf Staatskosten ausgeführten und am 14. Jänner 1900 dem öffentlichen Verkehre übergebenen 74·8 km langen Eisenbahn Przeworsk—Rozwadów. Inhalt: 1. Wohnbaracke in Przeworsk; 2. Materialplatz in Przeworsk; 3. offener Durchlass bei km 2·50; 4.—5. Fundirung der Wisłok-Brücke bei km 9·9; 6. gewölbter Durchlass bei km 31·99; 7. offener Durchlass bei km 32·31; 8. Station Sarzyna; 9.—10. Trzebośna-Brücke bei km 35·29; 11. Station Letownia; 12. Wohnbaracke in Letownia; 13. offener Durchlass bei km 47·93; 14. Station Rudnik; 15. Głęboka-Brücke bei km 51·87; 16. Strożanka-Brücke bei km 53·36; 17. Wächterhaus bei km 56·89; 18. Station Nisko; 19. gewölbte Ueberfahrt bei km 73·98; 20. Windmühle nächst Rozwadów. (Geschenk der Eisenbahnbauleitung in Jaroslau.)

1271) Erinnerungsblatt an die Eröffnung der Strecken Nepolokoutz—Wiżnitz und Lużan—Zaleszczyki; die erstgenannte, 43·8 km lange Strecke wurde am 7., die zweitgenannte 42·6 km lange Strecke am 12. Juli 1898 eröffnet. Beide gehören zu den am 25. September 1895 concessionirten »Neuen Bukowinaer Localbahnen« und werden vom Staate betrieben. Die einzelnen Seiten des »Blattes« enthalten Situationsskizzen der erwähnten Strecken und Lichtdruckbilder der Dniesterbrücke in Zaleszczyki bei km 42·5 (4 Oeffnungen à 30 m und 4 à 60 m Spannweite), der Station Wiżnitz, des Kreszczatik bei Zaleszczyki, der hölzernen Pruth-Brücke bei km 3·$^{2}/_{6}$ zwischen Nepolokoutz und Berbestie (37 Oeffnungen à 11 m Spannweite).

1272) Mappe mit photographischen Abbildungen von Fahrbetriebsmitteln des nordöstlichen Netzes der k. k. österr. Staatsbahnen

und von diesen betriebenen Localbahnen, aus den Jahren 1883—1886, u. zw.:

1. Personenzugslocomotive (jetzt Serie 25), gebaut 1884 von der Maschinenfabrik der österr.-ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien für die Galizische Transversalbahn. Diese Locomotive ruht auf drei vor der Feuerkiste liegenden Achsen, von denen die zwei rückwärtigen gekuppelt sind, die vorderen hingegen eine festgelagerte Laufachse ist. Der Rahmen liegt aussen, die Steuerung (System Allan) innen. Die Constructions-Verhältnisse sind auf dem Bilde angegeben.
2. Tenderlocomotive (jetzt Serie 98) mit drei gekuppelten Achsen, gebaut 1886 von der Maschinenfabrik der priv. österr.-üng. Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien für die Kolomeaer Localbahnen. Dieselbe ist nach Art der Tramway-Locomotiven mit einem langen Schutzhausdache und einer aufklappbaren Verschalung des Bewegungs-Mechanismus versehen und mit einem Funkenfänger am Rauchfange, einem Dampfläutewerke (System Latowsky) und einfacher Hardy'schen Vacuumbremse ausgerüstet. Die Hauptdimensionen sind am Bilde angegeben.
3. Secundärzugs-Tenderlocomotive »Hatna« (jetzt Serie 94 d. k. k. St. B.), gebaut 1886 von Krauss & Comp. in Linz für die Bukowinaer Localbahnen. Die Maschine hat drei gekuppelte Achsen, von denen die Treibachse unter der Feuerkiste gelagert ist. Der Rahmen liegt innerhalb und bildet einen Theil des Wasserkastens (System Krauss). Die Steuerung (System Allan) liegt aussen. Die Hauptdimensionen sind auf dem Bilde angegeben.
4. Dreiachsiger Tender (jetzt Serie 16), gebaut 1884 von F. Ringhoffer in Smichow wie auch von Borsig in Berlin für die Galizische Transversalbahn.

<table>
<tr><td>5. Personenwagen I. und II. Cl., gebaut 1884</td><td rowspan="7">von F. Ringhoffer in Smichow.</td></tr>
<tr><td>6. Personenwagen II. und III. Cl., gebaut 1884</td></tr>
<tr><td>7. Personenwagen III. Cl., gebaut 1884</td></tr>
<tr><td>8.—9. Güterwagen (auch zur Einrichtung als Sanitätswagen geeignet), gebaut 1884—1885</td></tr>
<tr><td>10. Holzkohlenwagen, gebaut 1884</td></tr>
<tr><td>11.-13. Bordwagen mit Rungen, gebaut 1883-1884</td></tr>
</table>

14. Bordwagen mit Rungen, gebaut 1884 von der Hernalser Waggon- und Maschinen-Fabrik.
15. Schemelwagen für Langholz-Beförderung, gebaut 1885 von F. Ringhoffer in Smichow.

1273) Tableau (in Rahmen): Einrichtung einer Locomotive für Feuerung mit Erdöl; farbige Handzeichnung angefertigt für die Landesausstellung Lemberg 1894. Mit einer dieserart eingerichteten Locomotive (Ser. 56, Nr. 5713) wurden im April und Mai 1894 Versuchsfahrten auf der Wiener Localstrecke Wien—Rekawinkel unternommen, wobei die Zulässigkeit der Petroleum-Heizung sich genau erprobte.

1274) Mappe mit photographischen Abbildungen von Werkstätten-Anlagen des nordöstlichen Netzes der k. k. österr. Staatsbahnen, aufgenommen für die Ausstellungen Lemberg 1894 und Wien 1898. — Inhalt: A. Neu-Sandec: 1. Aussenansicht der Werkstätte; 2. Schmiede; 3. Kesselschmiede; 4. Blechbearbeitung; 5. Kupferschmiede; 6. Secundär-Dynamo; 7. Wagenschiebebühne mit elektrischem Antriebe; 8. Inneres des Motorhäuschens derselben. B. Stryj: 9. Locomotiv-Montirsaal; 10. Wagenreparaturhof. C. Lemberg: 11. Drehersaal; 12. Räderhof. D. Stanislau: 13. Wagenreparaturhalle; 14. Locomotivhof.

1275) Vitrine, enthaltend eine Sammlung verschiedener Bohrer, Fräsen, Gewindeschneidzeuge, Bolzen, Büchsen, Metalllegirungen etc. etc., angefertigt in der Lemberger Werkstätte der k. k. österr. Staatsbahnen für die Landesausstellung Lemberg 1894.

1276) Vitrine, enthaltend eine Sammlung verschiedener Werkzeuge, als: Fräsen, Rohrzange, Bohrratsche, Zirkel, Hakenschlüssel, Siederohraufwalzapparat, Gewindeschneidkluppe, Centrumbohrer etc., angefertigt in der Neu-Sandecer Werkstätte der k. k. österr. Staatsbahnen für die Landesausstellung Lemberg 1894.

1277) Vitrine, enthaltend eine Sammlung verschiedener Rohre, Stutzen, Ringe etc. aus Kupfer, angefertigt in der Neu-Sandecer Werkstätte der k. k. österr. Staatsbahnen für die Landesausstellung Lemberg 1894.

1278) Mappe mit zwei photographischen Abbildungen der am 4. Februar 1893, 10 Uhr vormittags, aus dem Heizhause Jasło zur Recognoscirung der Schneeverhältnisse entsendeten und schon 1 km ausserhalb der genannten Station im Schnee steckengebliebenen Locomotive. Dieselbe entgleiste auch, doch wurde weder sie

selbst, noch die Bahn beschädigt. Auch das Personale blieb unversehrt. Beide Bilder wurden vom Heizhausleiter in Jasło, Ober-Ingenieur Johann Mühlrad, aufgenommen.

1279) Mappe mit fünfzehn photographischen Abbildungen des Unfalles, welcher den Personenzug Nr. 314 am 27. Juni 1897, circa 1 Uhr nachts zwischen den Stationen Kolomea und Turka der Linie Lemberg-Czernowitz betroffen hat, sowie ferners der ersten Arbeiten zur Räumung und Wiederherstellung des zerstörten Bahnkörpers. Dieses zu den schwersten Eisenbahnunglücken der letzten Jahre zählende Geschehnis wurde durch stundenlange wolkenbruchartige Regengüsse verursacht, welche die ganze Gegend verheerten. Der von Kolomea nordwärts fliessende Kazaczówkabach schwoll bis zur Höhe von 3·6 m an, und seine Fluthen strömten mit reissender Gewalt durch die an der Unfallstelle in den Bahndamm eingebaut gewesene, 7·5 m weite und circa 4 m hohe Eisenbrücke. In dem Augenblicke nun, da der Zug das Object passirte, ward dasselbe sammt den angrenzenden Dammpartien förmlich weggespült, und die Locomotive mit dem Tender, sowie die ersten sieben Wagen des Zuges stürzten in den plötzlich entstandenen Abgrund, bezw. in die hochgehenden Wellen, wobei der Locomotivführer und der Heizer, der Zugführer, drei Postbedienstete und drei Reisende getödtet und einige andere verletzt wurden. Zu den Todten zählte auch ein Regimentsarzt, der sich mit seiner am Tage vor der Katastrophe angetrauten Gattin in dem verunglückten Zuge befunden hatte; letztere wurde, auf einem Brette liegend, 1 km weit von der Fluth fortgetragen und wie durch ein Wunder gerettet. — Der Verkehr blieb wochenlang gestört. — Den Bildern ist jene Nummer der »Wiener Abendpost« (vom 1. Juli 1897) beigelegt, welche die auf den amtlichen Erhebungen beruhende ausführliche Darstellung des grossen Unfalles enthält.

1280) Mappe mit photographischen Abbildungen verschiedener durch die Hochwässer vom 11. Juli 1900 verursachten Schäden an ostgalizischen Bahnstrecken, u. zw.: 1. Senkung und Berstung des Widerlagers der Jamnica-Brücke bei km 97·613 der Linie Stryj—Stanislau; 2. Unterwaschung eines Landpfeilers der Stryj-Brücke bei km 4·54 der Linie Stryj—Chodorów; 3. Einsturz eines Landpfeilers der Inundations-Brücke bei km 5·009 der Linie Stryj—Chodorów; 4.—5. Ansicht derselben Brücke (von

der Süd- und Nordseite aufgenommen) im km 5·284; 6. Einsturz einer Brücke bei km 15·3558 der Linie Stryj—Chodorów; 7. Einsturz eines gewölbten Durchlasses bei km 16·406 der Linie Stryj—Chodorów; 8. Zerstörung der Lubiznia-Brücke bei km 2·347 der Localbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka; 9. weggeschwemmte Strecke von km 3·650 bis 4·200 derselben Linie.

* * *

1281)—**1282)** Bilder (in Rahmen): Skizzen von Façaden für den Centralbahnhof (am Wiener Naschmarkte) der von der Bau-Unternehmung Carl Schwarz im Jahre 1873 projectirten Stadtbahn. Die Skizzen sind farbige Handzeichnungen, ausgeführt vom Architekten Fischel.

1283) Fascikel mit dem von Josef Fogerty im Jahre 1881 ausgearbeiteten Vorprojecte für die »Wiener Gürtel-Eisenbahn« und deren Verbindungslinien. Die als Hochbahn geplante Gürtellinie sollte von einem am »Schanzel« (nächst dem Donaucanale) anzulegenden Centralbahnhofe ausgehen und neben dem Donaucanale und dem Wienflusse zur Gürtelstrasse, dann über die letztere wieder zur Centralstation führen, aber auch Seitenflügel zu den Bahnhöfen der in Wien einmündenden Bahnen entsenden. Das Project wurde von der Regierung genehmigt, scheiterte jedoch an dem Widerstande der Gemeinde Wien und die Concession vom 25. Jänner 1883 wurde später annullirt. Inhalt: 1. Plan von Wien mit den eingezeichneten Linien der Gürtelbahn; 2. Special-Längenprofil der Gürtelbahn; 3. Special-Längenprofil der Verbindung mit der Kaiserin Elisabeth-Bahn; 4. und 5. Querprofile; 6. Ansicht der Eisen-Construction für die Hochbahn; 7. Grundriss der Station Aspernbrücke; 8. Ansicht dieser Station; 9. Ansicht des Centralbahnhofes »am Schanzel«; 10. und 11. technische Berichte zu dem Projecte.

1284) Brochure: »Wiener Stadt-Eisenbahn-Project der Wiener Baugesellschaft und des Wiener Bankvereines, October 1881«. Nach diesem Projecte sollte die Wiener Stadtbahn aus einer Tiefbahn längs der Wien und des Donaucanales nebst Flügelbahnen zur Nordwest- und Franz Josef-Bahn bestehen und einen grossen Bahnhof auf dem Platze vor der Franz Josef-Kaserne erhalten, welcher auch als Centralbahnhof für die Fernzüge der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn und Oesterr. Nordwestbahn gedacht war. Das Project wurde im Jahre 1881 dem

k. k. Handelsministerium vorgelegt, jedoch nicht weiter verfolgt, weil die Gemeinde Wien im Jahre 1883 ein eigenes Stadtbahnproject ausgearbeitet hatte. Der Denkschrift waren beigegeben: ein Situationsplan und zwei Blatt Unterbau-Typen; ersterer fehlt.

1285) Brochure: »Studie über die Wiener Stadtbahnen mit Beziehung auf die Entwicklung der Stadt Wien. Mit 11 Plänen. Unter Zugrundelegung des im Club österr. Eisenbahn-Beamten gehaltenen Vortrages von Wilhelm Ritter von Flattich, Architekt und Wilhelm von Prangen, Ingenieur. Wien 1883. Diese Studie bezweckte Abänderungen des Fogerty'schen Projectes (s. Nr. 1283) dahin, dass die Wiener Verbindungsbahn in das Stadtbahnnetz einbezogen und die Bahnhöfe aller in Wien einmündenden Bahnen dem Centrum der Stadt möglichst nahe gerückt werden. Eine amtliche Behandlung des Projectes hat nicht stattgefunden. Zur Erläuterung der Studie dienen: drei vogelperspectivische Ansichten einzelner Strecken; ein Generalplan der ganzen Stadtbahn; drei Tafeln mit Situationsplänen; Geleisepläne für den Bahnhof am Hauptzollamte; zwei Blätter mit Querprofilen und eine Ansicht der Bahntrace über die Lastenstrasse.

1286) Mappe mit vier Special-Längenprofilen der »Wienthallinie« der auf Grund des Gesetzes vom 18. Juli 1892 und der Concession vom 18. December 1892, bezw. 3. August 1894 zur Ausführung gelangten Linien der Wiener Stadtbahn (Vororte-, Gürtel-, Wienthal-, Donaucanallinie) einschliesslich des noch in Schwebe gebliebenen Projectes Meidling-Matzleinsdorf-Westbahn). Massstab für die Längen 1 : 10.000, für die Höhen 1 : 1000.

1287) Mappe mit 14 photographischen Abbildungen von Bauwerken der Wiener Stadtbahn, aufgenommen von dem Ober-Ingenieur Albert Stächelin in den Jahren 1894—1897. Inhalt: I. Gürtellinie. 1.—3. Viaduct-Probebauten am Währinger Gürtel, und zwar 1. und 2. während des Baues und 3. nach der Vollendung (1894); 4.—6. Bauarbeiten an der Tiefbahnstrecke von der Fünfhauser Kirche bis zur Märzstrasse (1896); 7. Tiefbahnstrecke vom Urban Loritz-Platz bis gegen die Burggasse; 8. und 9. Viaduct-Strecke von der Herbststrasse bis zum Hernalser-Hof (aufgenommen 1896 vom Thurm der Breitenfelder Kirche aus); 10.—12. Hochbahnstrecke von der Schuhmanngasse bis zur Marsanogasse am Währinger Gürtel. — II. Wienthallinie. 13.—14. Bau der Wienfluss-Brücke bei Hacking.

1288) Mappe (aus grüner Leinwand mit Golddruck) enthaltend 30 photographische Abbildungen von charakteristischen und denkwürdigen Stellen am alten Wienflussbette; aufgenommen vom Ober-Ingenieur Albert Stächelin 1895—1897, d. i. vor und während des Beginnes der Wienfluss-Regulirung und des Baues der Wiener Stadtbahn. Inhalt: 1. Ansicht der Wienfluss-Strecke vom Storchensteg bis zum Kobingersteg; 2. Wien-Regulirung und Stadtbahnbauten in der Strecke von der Gasanstalt in Gaudenzdorf bis zum Storchensteg; 3. Linkes Wienflussufer mit Gehsteg nächst der Gasanstalt im Gumpendorf; 4. Fundirung des Pfeilers für die Wienfluss-Brücke der Gürtellinie beim Herzlhof; 5. Hôtel Bauer und Herzlhof am Mariahilfer Gürtel; 6. Herzlhof und Villa Amerling vor Beginn des Stadtbahnbaues (1895); 7. Dieselbe Stelle während des Baues der Wiener Stadtbahn im Jahre 1896; 8. Gumpendorfer Schlachthaus vor dessen durch die Wienfluss-Regulirung verursachtem theilweisen Einsturze (1895); 9. Dasselbe Object nach dem Einsturze (1896); 10. Wienfluss-Strecke von der Gaudenzdorfer Gasanstalt bis zur Reinprechtsdorfer-Brücke, vor dem Baue der Wiener Stadtbahn; 11. Wienfluss-Strecke von der Pilgram-Brücke bis zur Magdalenen-Brücke nach dem Hochwasser am 2. August 1896; 12. Fundirungsarbeiten für die rechte Wienflussmauer; 13. Wienfluss-Strecke längs der Magdalenen-Brücke; 14. Wienfluss-Strecke zwischen der Pilgram- und Magdalenen-Brücke; 15. Wienfluss-Strecke nächst der Magdalenen-Brücke vor Beginn der Bauten; 16.—18. Wienfluss-Strecke nächst der Rudolfs-Brücke vor Beginn der Bauten; 19. Linkes Wienflussufer oberhalb der Rudolfs-Brücke; 20.—22. Häusergruppe in der Magdalenenstrasse vor deren Demolirung für Zwecke des Stadtbahnbaues (1895); 23. Rudolfs-Brücke gegen die Kettenbrückengasse; 24. Wienfluss-Strecke von der Leopolds-Brücke bis zum Getreidemarkt; 25. und 26. Häusergruppe zwischen dem Wienflusse und der Wienstrasse vor der Demolirung im Jahre 1895; 27. Häusergruppe zwischen der Steggasse und der Rudolfs-Brücke; 28. Häusergruppe zwischen der Steggasse und dem städtischen Bade; 29. Wienfluss-Strecke von der Schikaneder-Brücke bis zur Schwarzenberg-Brücke und provisorische Brücke über die Wien nächst der Elisabeth-Brücke; 30. Uebersicht der Bauarbeiten an der Gürtellinie der Wiener Stadtbahn in der Strecke vom Herzlhof bis zur Stieger-Brücke (1897).

1289)—**1291)** Drei photographische Abbildungen (in Rahmen) von Bauausführungen auf der Wiener Stadtbahn, aufgenommen vom Ober-Ingenieur Albert Stächelin, u. zw.:

1289) Viaductstrecke von der Kreuzgasse bis zur Marsanogasse am Währinger-Gürtel, aufgenommen am 31. Mai 1896.

1290) Viaductstrecke vom Hernalser-Hof bis zur Kreuzgasse in Währing, aufgenommen am 29. October 1896.

1291) Bau der Wienthal- und Gürtellinie in der Strecke vom Herzlhof bis zur Stieger-Brücke und Wienflussregulirungs-Arbeiten daselbst, aufgenommen am 12. September 1897.

1292) Mappe mit sieben photographischen Abbildungen von Bauten der Wiener Stadtbahn, aufgenommen in den Jahren 1897 und 1898. Inhalt: 1. Baggerung für die Tieferlegung des Hauptzollamt-Bahnhofes der Wiener Verbindungsbahn, anlässlich seiner Umwandlung in einen Bahnhof der Wiener Stadtbahn, aufgenommen im Mai 1897; 2. Ansicht des Provisoriums und eines für Zwecke der Materialbeförderung noch zeitweilig im alten Stande belassenen Theiles der Wiener Verbindungsbahn nächst dem Invalidenhause, sowie (im Vordergrunde) des schon vertieften Planums der Wiener Stadtbahn, aufgenommen im Mai 1897; 3. Unterführung der Wienthallinie unter die Gürtellinie und die Stieger-Brücke (in Sechshaus), aufgenommen im April 1898; 4. Aufnahmsgebäude in der Station Heiligenstadt, aufgenommen im Mai 1898; 5. eiserne Bogenbrücke über die Richthausenstrasse in Hernals, aufgenommen im Mai 1898; 6. Aufnahmsgebäude in der Station Hernals nebst Brücke über die Dornbacherstrasse, aufgenommen im Mai 1898; 7. Aufnahmsgebäude der Haltestelle Breitensee und Südportal des Schmelzer Tunnels, aufgenommen im Mai 1898.

1293) Mappe mit photographischen Abbildungen von Bauwerken der Wiener Stadtbahn, aufgenommen vom Photographen Hans Pabst im Frühjahre 1898. Inhalt: Vorortelinie: 1. Portal des Türkenschanz-Tunnels, im Hintergrunde die Hochschule für Bodencultur und die Stefanie-Warte; 2. Südliches Portal des Türkenschanz-Tunnels; 3. Aufnahmsgebäude in der Station Gersthof; 4. Eiserne Bogenbrücke (drei Oeffnungen) über die Richthausenstrasse in Hernals; 5. Viaductstrecke in Ottakring; 6. Eiserne Brücke über die Dornbacherstrasse. Gürtellinie: 7. Aufnahmsgebäude »Gumpendorferstrasse«; 8. Perrons der

Haltestelle »Gumpendorferstrasse«; 9. Markthalle in der Station »Michelbeuern«; 10. Aufnahmsgebäude »Nussdorferstrasse«; 11. Eiserne Gitterbrücke über die Schulgasse, Währingerstrasse und Fuchsthalergasse am Währinger Gürtel; 12. Eiserne Bogenbrücke über die Döblingerstrasse; 13. Ansicht des Ueberganges der Tiefbahn in die Hochbahn bei der Menzelgasse am Neubaugürtel; 14. Viaductstrecke von der Haltestelle »Nussdorferstrasse« bis zur Endstation Heiligenstadt; 15. Brücke über den Wienfluss in Gaudenzdorf; 16. Perrons der Haltestelle Burggasse; 17. Aufnahmsgebäude der Station Heiligenstadt; 18. Ansicht der Einmündung der Vororte- und der Gürtellinie; 19. Eiserne Brücke über den Donaucanal; 20. Perronanlage in Heiligenstadt; 21. Innenansicht des Heizhauses in Heiligenstadt; 22. Flussseitiges Aufnahmsgebäude in Hütteldorf-Hacking; 23. Perronanlagen am Bahnhof Hütteldorf-Hacking; 24. Eiserne Gitterbrücke über den Wienfluss in Hacking; 25. Ansichten der Baulichkeiten an der Stieger-Brücke in Sechshaus.

1294) Modell (1 : 20) der im Mai 1898 vollendeten Stadtbahn-Viaductstrecke nächst Heiligenstadt und der dortigen Strassenüberfahrt. Diese Bogenbrücke hat eine Spannweite von 55 m und eine Höhe von 12·5 m. Die anschliessende Viaducts-Darstellung veranschaulicht die Art der Abdeckung und Entwässerung der Wölbungen. Das Modell wurde von den Unternehmungen, welche mit dem Bau der genannten Strecke betraut waren, für die Jubiläumsausstellung Wien 1898 ausgeführt, u. zw. die Brücke von der k. u. k. Hof-Eisenconstructions-Werkstätte Ig. Gridl in Wien, der Viaduct von der Wiener Baugesellschaft. (Geschenk der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.)

1295) Bild (auf Rahmen gespannt): Brücke über den regulirten Wienfluss im Zuge der 1898 eröffneten Gürtellinie der Wiener Stadtbahn; grosse, farbige Handzeichnung, ausgeführt im Atelier des Architekten Otto Wagner für die Jubiläumsausstellung, Wien 1898. — Die Brücke hat zwei Oeffnungen à 56·15 m Lichtweite, an welche sich die Ueberfuhrung der Gürtelstrasse mit drei Oeffnungen von 12·8, bezw. 38·96 und 12·8 m Lichtweite anschliesst. Vermöge ihrer Grösse und künstlerischen Ausstattung zählt sie zu den hervorragendsten monumentalen Bauwerken der Wiener Stadtbahn.

1296) Situationsplan (auf Rahmen gespannt) des Bahnhofes Heiligenstadt der Wiener Stadtbahn. Massstab 1 : 1000. Diese grosse, farbige Handzeichnung, welche die Geleiseanlage im Jahre 1899, die Hochbauten, die Wasserversorgungsanlage und die Anordnung der mechanischen Kohlenverladung für die Ausrüstung der Locomotiven veranschaulicht, wurde für die Weltausstellung Paris 1900 angefertigt.

1297) Album-Cassette mit photographischen Abbildungen charakteristischer Oberbau-Anordnungen auf den beiden Hauptbahnhöfen der Wiener Stadtbahn; aufgenommen nach der Bauvollendung im Jahre 1898. Inhalt: 1. Remisen- und Drehscheiben-Geleise in Heiligenstadt; 2. Kreuzweiche für Parallelgeleise in Heiligenstadt; 3. Kreuzweiche für Muttergeleise in Heiligenstadt; 4. Geleiseanlagen bei der Locomotiv-Remise in Heiligenstadt; 5. und 6. englische Weichen in Hütteldorf; 7. halbe und ganze Kreuzweiche für Muttergeleise in Hütteldorf. (Geschenk des Bau-Unternehmers Herrn Franz Burian.)

1298) Modell (1 : 5) einer Locomotive, ausgeführt von der Locomotiv-Fabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf für die Jubiläumsausstellung Wien 1898. Diese vom k. k. Baurathe Carl Gölsdorf im Jahre 1895 zum Dienste auf der Wiener Stadtbahn construirte Verbund - Tenderlocomotive hat drei gekuppelte Achsen, sowie eine vordere und eine rückwärtige radial einstellbare Laufachse, System Adams. Hauptdimensionen: Dampfspannung 13 Atm., Durchmesser des Hochdruck-Cylinders 520 mm, Durchmesser des Niederdruck - Cylinders 740 mm, Kolbenhub 632 mm, Durchmesser der Triebräder 1·3 m, Durchmesser der Laufräder 870 mm, Rostfläche 2·3 m², Heizfläche (total) 143·94 m², Leergewicht 52·6 t, Gewicht im Dienst 69·5 t, Adhäsionsgewicht 43·5 t, Inhalt des Wasserkastens 8·3 m³, Inhalt des Kohlenkastens 3·0 m³. Ausrüstung: Normale Kesselarmatur, 2 »Pop«, 2 Sicherheitsventile der Muffler Coale Comp., 2 Restarting - Injectoren System Friedmann, Rauchverzehr-Apparat System Marek, automatische Schnell-Umschalt-Vacuumbremse System Hardy, Spindelbremse Gresham, Sandstreu-Apparat für Vor- und Rückwärtsfahrt, Dampfheiz-Einrichtung für den Zug, Geschwindigkeitsmesser System Haushälter, Anfahreinrichtung System Carl Gölsdorf. (Geschenk der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.)

1299) Modell (1 : 5) eines Waggons II. Classe der Wiener Stadtbahn, ausgeführt für die Jubiläumsausstellung in Wien 1898 von F. Ringhoffer in Prag. Der Wagen hat 40 Sitzplätze, ein Eigengewicht von 10·1 Tonnen, ist nach dem Intercommunications-System ausgeführt, mit der automatischen Vacuumbremse, System Hardy, ausgerüstet und für Dampfheizung und Oelgasbeleuchtung eingerichtet. Zwischen den Plattformen sind Uebergangsformen mit Geländer angebracht. Die Thüren lassen sich nach beiden Seiten öffnen (System Belczak). (Geschenk der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.)

1300) Modell (1 : 5) eines Waggons III. Classe der Wiener Stadtbahn, ausgeführt für die Jubiläumsausstellung Wien 1898 von F. Ringhoffer in Prag. Der Wagen hat 48 Sitzplätze und ein Eigengewicht von 10·6 Tonnen. Construction wie die vorstehend bei Nr. 1299 beschriebene, mit der Ausnahme, dass bei den Thüren das System Friedrich angewendet ist. (Geschenk der Commission für Verkehrsanlagen in Wien.)

1301) Album (aus braunem Leder mit Golddruck), enthaltend zwölf photographische Momentbilder der, anlässlich der Eröffnung der Wiener Stadtbahn durch Se. Majestät den Kaiser, am 9. Mai 1898 stattgefundenen Feierlichkeit in der Station »Michelbeuern«; aufgenommen durch den k. k. Hof-Photographen R. Lechner. Inhalt: 1.–5. Gruppen der Schuljugend und der zum Empfange Sr. Majestät versammelten Dignitäre; 6. Ankunft Sr. Majestät auf dem Festplatze; 7. Geleitung Sr. Majestät in das Festzelt; 8. Begrüssung Sr. Majestät durch den Bürgermeister Dr. Carl Lueger; 9. Gottesdienst; 10. Einweihung des Stadtbahnzuges; 11. Abfahrt des Eröffnungszuges; 12. Ansicht des Festplatzes. (Geschenk der k. k. Baudirection für die Wiener Stadtbahn.)

1302) Bild (in Rahmen): Die Fahrt des Hofzuges mit Sr. Majestät dem Kaiser auf dem Viaducte am Währinger Gürtel (nächst der St. Johanni-Kapelle) bei der feierlichen Eröffnung der Wiener Stadtbahn am 9. Mai 1898 (s. Nr. 1301). Heliogravure nach einer Momentaufnahme, ausgeführt von der photographischen Kunstanstalt G. Philipp von der Lippe in Wien.

1303) Carton, enthaltend die am 1. Juni 1898, bezw. 30. Juni 1899 als den Eröffnungstagen der Gürtel- und Oberen, bezw. Unteren Wienthallinie der Wiener Stadtbahn in deren Stationen zur

Ausgabe gelangten ersten Fahrkarten. Dieselben haben sämmtlich die Nr. 1 (0001), vor welcher links die Ausgabestelle durch verschiedene Buchstaben, z. B.: N. S. (Nussdorferstrasse) und rechts ebenso die Serie der bezüglichen Cassa bezeichnet ist.

1304) Bild (in Rahmen), darstellend den Unfall, welcher sich am 6. Jänner 1899 (4 Uhr 21 Min. Früh) am Bahnhofe der Wiener Stadtbahn in Heiligenstadt dadurch ereignete, dass der auf die Vorortelinie abgelassene, aus Locomotive, 1 Personenwagen und 34 Schotterwagen bestandene Zug Nr. 4093 infolge unrichtiger Wechselstellung in ein Stockgeleise einfuhr und daselbst nicht mehr vollkommen zum Stehen gebracht werden konnte, so dass die Locomotive über die circa 6 m hohe Stützmauer, welche das Bahnplanum gegen die Gunoldstrasse abschliesst, abstürzte. Die Hebung der Maschine erfolgte in der Weise, dass die Maschine mit Schwellen unterbaut, aus ihrer seitlich geneigten Lage aufgerichtet, dann mittels Locomotiv-Hebeböcken so weit gehoben wurde, dass die Traverse des Hebebockes vorerst unter die vorstehende Rauchkammer und später unter die Locomotivbrust gebracht und durch allmähliges Heben und Unterbauen mit Schwellen in eine möglichst horizontale Lage versetzt wurde. Während dieser Arbeit wurde die Stützmauer auf circa 2 m unter dem Bauplanum abgetragen, das Stützgeleise bis an den Mauerrand verlängert und die abgestürzte Maschine sodann durch zwei Locomotiven über die auf diese Weise entstandene Rampe auf das Bahnplanum gezogen. An der abgestürzten Maschine wurden die beiden vorderen Puffer und die Framverbindung unter den Cylindern beschädigt, ferner die Locomotivbrust demolirt und sämmtliches Bremgestänge verbogen. (Geschenk des k. k. Baurathes Herrn Hugo Koestler.)

* * *

1305) Bildnis (in Rahmen): Felix Freiherr Pino von Friedenthal, k. u. k. Geheimer Rath, Handelsminister etc., geboren am 14. October 1826 zu Wien, absolvirte daselbst das Gymnasium und die juridischen Studien, widmete sich dann dem Staatsdienste, indem er 1849 beim Grazer Criminalgerichte eintrat. Ein Jahr später wurde er zum Bezirks-Collegialgerichte in Freiwaldau übersetzt, jedoch, als geprüfter Consular-Eleve, 1851 dem Handelsministerium und 1852 der Central-Seebehörde in

Triest zugetheilt. Im Jahre 1854 trat er in den politischen Dienst über, u. zw. als Vicesecretär bei der Statthalterei in Mailand, von wo er ins Ministerium des Innern einberufen wurde. Später war er Präsidial-Secretär bei der Statthalterei in Graz, hierauf Secretär im Ministerium des Innern, 1861—1866 Provinzial-Delegat in Belluno und in Treviso. Während des Krieges fungirte P. als Civil-Intendant der kais. Armee in Görz; 1867 wurde er Leiter des Bezirksamtes in Baden bei Wien, 1868 Statthaltereirath und Leiter der Bezirkshauptmannschaft in Görz, wo er bis zu seiner unter dem Ministerium Hohenwart erfolgten Ernennung zum Landes-Präsidenten der Bukowina (1870) verblieb. Am 7. Juli 1874 wurde er zum Statthalter von Triest befördert. Anlässlich der Verschiebung, welche bei der Einsetzung des Cabinets Taaffe unter den Statthaltern eintrat, erhielt P. am 13. August 1879 den Posten eines Statthalters von Oberösterreich. Am 14. Jänner 1881 — als Nachfolger Kremer's (s. Nr. 1048) — zum Handelsminister ernannt, versah er dieses Amt etwas länger als fünf Jahre. In diese Zeit fallen: die Verstaatlichung der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Vorarlberger Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn (definitiv), Kaiser Franz Josef-Bahn, Pilsen-Priesener Bahn, Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn sowie die Uebernahme mehrerer staatlicher Linien (Donau-Uferbahn, Niederösterr. Staatsbahnen, Braunau—Strasswalchen, Istrianer Bahn, Dalmatiner Bahn, Dniester Bahn, Rakonitz—Protiwin, Tarnów—Leluchów und Tarvis—Pontafel) in den Eigenbetrieb des Staates, die erste (zunächst provisorische und sodann definitive) Organisirung der Staatseisenbahn-Verwaltung, die Uebernahme der Erzherzog Albrecht-Bahn, der Mähr. Grenzbahn und verschiedener Localbahnen in den Staatsbetrieb, bezw. die Einbeziehung derselben in das staatliche Betriebsnetz; die Ausführung der Arlbergbahn und der Galiz. Transversalbahn; die Errichtung der österr. Bodensee-Schiffahrt; die Sicherstellung der Böhm.-Mähr. Transversalbahn und der Linien Herpelje—Triest, Siverić—Knin und Stryj—Beskid; die Einführung der Dampf-Tramways in Oesterreich; die erstmalige Concessionirung der Wiener Gürtelbahn (Hochbahn nach den Projecten des englischen Ingenieurs Fogerty); die Vereinbarung, bezw. Vorbereitung der Péage-Verträge über die Mitbenützung einzelner Privatbahnstrecken (Wörgl—Innsbruck, Laibach—Divača) zur Verbindung

der angrenzenden Staatslinien; die Neuconcessionirung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, womit auch die Sicherstellung der sog. »Städtebahn« (Bilitz—Bistritz—Kojetein) verbunden war; die erste Ausbreitung des Localbahnwesens; der erste Abschnitt der Prioritäten-Convertirungen. Zu den sonstigen grossen Leistungen P.'s zählt auch die Organisirung des Postsparcassenwesens. Am 16. März 1886 schied P. aus dem Cabinete; ein Jahr nachher (15. Februar 1887) wurde er wieder zum Landes-Präsidenten der Bukowina ernannt und blieb nun auf diesem Posten, bis er sich am 23. Juli 1890 wegen eines schweren Augenleidens in den bleibenden Ruhestand zurückzog. Im Reichsrathe vertrat er 1871—1879 den Landgemeinden-Bezirk Wignitz, 1882—1885 den Landgemeindenbezirk Radautz und 1885—1886 den Klagenfurter Landbezirk. Im Jahre 1858 wurde er Kämmerer, 1875 erhielt er die Würde eines Geheimen Rathes, 1879 das Grosskreuz des Franz Josef-Ordens und 1882 den Orden der eisernen Krone I. Classe. Er besitzt auch das Ehrenbürgerrecht mehrerer Städte und Gemeinden. — Das Bild ist eine Lithographie von Bannwarth aus dem Jahre 1881.

1303) Bildnis (in Rahmen): Carl Freiherr von Pusswald, k. u. k. Geheimer Rath, k. k. Sections-Chef und Leiter des k. k. Handelsministeriums, geboren zu Prag am 5. Jänner 1825, gestorben zu Wien am 22. Mai 1895. Nach Absolvirung der juridisch-politischen Studien an der Prager Universität trat er am 3. September 1847 in den Staatsdienst, u. zw. als Concepts-Prakticant bei der k. k. vereinten österr. Cameral-Gefällen-Verwaltung, welche ihn am 5. September 1848 der Cameral-Bezirks-Verwaltung in Linz zuwies. Genau ein Jahr nachher kam er zur k. k. Hof- und niederösterreichischen Kammerprocuratur, wo er jedoch nur kurze Zeit verblieb; denn anlässlich der Besetzung der eben eingerichteten k. k. Generaldirection der Communicationen wurde er am 23. Jänner 1850 zum Concepts-Adjuncten dieser neuen Behörde ernannt. Bei ihrer am 20. November 1851 erfolgten Einverleibung in das Handelsministerium dorthin übernommen, behielt er die gleiche Diensteigenschaft bis zu seiner im November 1852 erfolgten Beförderung zum Concipisten bei der Eisenbahn-Betriebsdirection in Graz. Im August 1853 wurde er zur Betriebsdirection in Wien übersetzt und im November 1857 als Ministerial-Concipist in das Handelsministerium einberufen, wo er nun seine ganze übrige

Laufbahn durchschritt; 1867 rückte er zum Ministerial-Secretär, 1872 zum Sectionsrathe, 1873 zum Ministerialrathe und am 4. Juni 1874 zum Sections-Chef vor. Diese Stelle bekleidete er zwölf Jahre lang. In der Zeit vom Rücktritte des Handelsministers Freiherrn von Pino (s. Nr. 1305) bis zur Ernennung des Marquis von Bacquehem (s. Nr. 1307), d. i. vom 16. März bis 26. Juni 1886 war P. mit der Leitung des Handelsministeriums betraut, und hiermit schloss seine an Arbeit aber auch an Ehren reiche amtliche Thätigkeit, welche ein Menschenalter hindurch fast ausschliesslich dem Eisenbahnwesen gewidmet war. Beim Anbruche der constitutionellen Aera übernahm P., als juristischer Mitarbeiter im damaligen Eisenbahn-Departement des Handelsministeriums, die Aufgabe, die Formen schaffen zu helfen, in denen die verfassungsmässige Mitwirkung des Reichsrathes bei der Sicherstellung neuer Bahnlinien und bei der Gewährung einer Staatsgarantie oder sonstiger Begünstigungen solcher Unternehmungen sich vollziehen sollte. Aus seiner Feder flossen viele wichtige Gesetzesvorlagen jener Zeit, beispielsweise jene über die österreichische Nordwestbahn, das neue Netz der Buschtěhrader Eisenbahn, die grossen Fusionen und ebenso auch die grossen Concessionirungsoperate, die sich an diese Gesetze anschlossen. Ihm fiel ferners unter dem Handelsminister Baron Korb (s. Nr. 1047) die Vertretung der Arlbergvorlage im Parlamente zu. Unter seiner Leitung fanden sodann alle die wichtigen Verhandlungen statt, welche den Ausgangspunkt und die Grundlage für die erste Verstaatlichungsaction bildeten. Gleich erfolgreich fungirte er auch als Regierungsvertreter bei den sehr lebhaften Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Erwerbung der beiden Duxer Bahnen durch den Staat (Frühjahr 1886). Wie die Verdienste waren auch die Auszeichnungen P.'s mannigfache und hohe. Es wurden ihm der Reihe nach zutheil: das Ritterkreuz des Leopold-Ordens (27. Februar 1874), der Orden der eisernen Krone II. Classe (25. April 1880), womit die Erhebung in den Freiherrnstand (1881) verbunden war, die Würde eines Geheimen Rathes (30. December 1883), das Grosskreuz des Franz Josef-Ordens (26. Juni 1886) und die Ernennung zum lebenslänglichen Mitgliede des Herrenhauses (18. Februar 1887). Das Bild wurde 1886 von J. Eigner gezeichnet.

1307) Bildnis (in Rahmen): Marquis Olivier de Bacquehem, k. u. k Geheimer Rath, Handelsminister etc., geboren zu Troppau am 25. August 1847, war Zögling der Theresianischen Akademie, absolvirte an der Wiener Universität die juridischen Studien, trat 1869 zu Linz in die Gerichtspraxis ein, wurde jedoch 1870 von Dr. v. Stremayr ins Unterrichtsministerium einberufen, daselbst zum Ministerial-Concipisten befördert und 1871—1873 als Präsidial-Secretär verwendet. Am 19. April 1874 kam B. als Secretär der Mährischen Statthalterei zur politischen Verwaltung, diente sodann bei der Statthalterei in Prag, sowie bei verschiedenen Bezirkshauptmannschaften und wurde am 8. August 1876 zum Bezirkshauptmann in Tetschen ernannt. Zwei Jahre später (28. August 1878) erfolgte seine Zutheilung zur Landesregierung in Serajewo, wo er zuletzt die Stelle eines Präsidial-Secretärs inne hatte und am 4. Juli 1879 den Titel und Charakter eines Statthaltereirathes erhielt. Am 7. November 1880 kam er in der Eigenschaft eines Regierungsrathes nach Kärnten, sodann am 10. October 1881 als Statthaltereirath nach Linz und am 6. Mai 1882 als Hofrath und Leiter der Landesregierung von Schlesien nach Troppau. Am 15. September 1882 zum Landes-Präsidenten daselbst ernannt, verblieb er nun auf diesem Posten, bis er am 26. Juni 1886 das Handels-Portefeuille im Ministerium Taaffe übernahm. Kaum ins Amt getreten, hatte er den Haushalt des Staatsbetriebes zu ordnen und für die Bedeckung der aufgelaufenen Ueberschreitungen zu sorgen. Er schuf das zweite Localbahn-Gesetz (v. J. 1887), welches eine neuerliche Entwicklung des Baues örtlicher Schienenwege bewirkte; er setzte die Verstaatlichungsthätigkeit fort, indem er die österreichischen Linien der Ersten Ungar. Westbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, dann die Carl Ludwig-Bahn und eine ganze Reihe von Localbahnen theils in den Betrieb, theils in das Eigenthum des Staates übernahm und die vollständige Rückerwerbung der Wiener Verbindungsbahn bewerkstelligte; er sicherte den Bau der staatlichen Linien Jasło—Rzeszów, Schrambach—Kernhof und Stanislau—Woronienka und die Ausführung der Wiener Verkehrsanlagen, zu denen in erster Linie die Wiener Stadtbahn zählte. Auch die Zonentarife und den neuen Gütertarif der Staatsbahnen (1891), die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungs-Anstalt der österr. Eisenbahnen,

die Umgestaltung der Eisenbahn-Krankencassen, die mit dem Auslande getroffenen Vereinbarungen über die Freizügigkeit der Eisenbahn-Fahrzeuge und über den Eisenbahn-Frachtverkehr, sowie das neue Betriebs-Reglement (1893) sind unter der Ministerschaft B.'s geschaffen worden. Zu seinem sonstigen Wirken zählen vornehmlich: die Regelung der Verhältnisse des Oesterr. Lloyd und der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Ausgestaltung des Post-, Telegraphen- und Telephonwesens und der Abschluss neuer Handelsverträge mit mehreren Nachbarstaaten. Als das Cabinet Taaffe anlässlich des Scheiterns der Wahlreformvorlage zurücktrat und am 11. November 1893 durch das »Coalitions-Ministerium« ersetzt wurde, vertauschte B. das Portefeuille des Handels mit demjenigen des Innern. Beim Rücktritt auch dieses Ministeriums (19. Juni 1895) schied er völlig aus dem Cabinete. Am 10. October 1895 erfolgte dann seine Ernennung zum Statthalter von Steiermark, welche Stelle er bis 1. December 1898 bekleidete. Hierauf befand er sich im zeitlichen Ruhestande, bis er am 13. August 1900 als Senatspräsident in den Verwaltungsgerichtshof berufen wurde. Er ist Ehrenbürger mehrerer Städte und erfreute sich wiederholter a. h. Auszeichnungen, so erhielt er am 7. November 1886 die Würde eines Geheimen Rathes, am 3. Juni 1887 den Orden der eisernen Krone I. Cl., 1890 die Kämmerer-Würde, am 31. Jänner 1892 das Grosskreuz des Leopold-Ordens und am 12. Februar 1895 die Ernennung zum Mitgliede des Herrenhauses. — Das Bild stammt aus dem Jahre 1886.

1308) Bildnis (in Rahmen): Gundaker Graf Wurmbrand, k. u. k. Geheimer Rath, Handelsminister etc. geboren zu Wien am 9. Mai 1838, gestorben zu Graz am 26. März 1901, trat 1856 als Lieutenant bei den Liechtenstein-Husaren in die Armee ein, schied jedoch schon 1858 krankheitshalber wieder aus derselben, ging zur Erholung nach Aegypten und begab sich 1860 auf das seinem Vater gehörende Gut Ankenstein bei Pettau, wo er sich mit nationalökonomischen Studien und Alterthumsforschung beschäftigte. Im Kriege 1866 gehörte er dem Mensdorff-schen Alpenjägercorps an, kämpfte in Südtirol gegen Garibaldi und erhielt für seine Waffenthaten bei Anconzo das Verdienstkreuz. Nach dem Friedensschlusse wurde W. ausserordentlicher Hörer an der Grazer Universität und interessirte sich be-

sonders für Anthropologie, zu deren Förderung er 1871 mit Rokitansky die anthropologische Gesellschaft in Wien gründete. Im Jahre 1878 vom steirischen Grossgrundbesitz in den steiermärkischen Landtag entsendet und von diesem in den Landesausschuss gewählt, nahm W. regsten Antheil an der Verwaltung des Landes. Nachdem er als Landeshauptmann an ihre Spitze gestellt worden war, ergriff er die Initiative zu mannigfachen Schöpfungen auf culturellem und wirthschaftlichem Gebiete, zu denen insbesondere zählen: Die Errichtung eines Landesmuseums und verschiedener Humanitäts-Institute, die Restaurirung des Grazer Landhauses, die Convertirung der Grundentlastungsschuld, die Regenerirung des steiermärkischen Weinbaues und der Bau von Eisenbahnen in Landesregie, mit welchem Principe Steiermark allen übrigen Kronländern voranging. Er war der Schöpfer des steirischen Landes-Eisenbahnamtes und der auf Grund des Landesgesetzes vom 11. Februar 1890 — betreffend die Förderung des Local-Eisenbahnwesens — entstandenen steiermärkischen Landesbahnen. Vom 7. Juli 1879 bis 1891 gehörte W. als Mandatsträger der Grazer Handelskammer und vom 12. März 1891 bis 1897 als Deputirter des Grossgrundbesitzes dem Abgeordnetenhause an, wo er sich der vereinigten Linken anschloss. Er war ein gewandter Redner und bekannte sich stets zu den Grundsätzen der Verfassungspartei. Am 10. Mai 1880 stellte und am 5. December 1880 begründete er den damals vielseitig erörterten Antrag auf Festhaltung der deutschen Sprache als Staatssprache in Oesterreich. Gleiches Aufsehen erregte er mit seinen Wahlreformanträgen vom December 1880 und Februar 1881. Bei der Einsetzung des auf das Cabinet Taaffe gefolgten Coalitions-Ministeriums (Cabinet Windischgrätz) wurde W. am 11. November 1893 zum Handelsminister ernannt. Auch in dieser Eigenschaft bekundete er — unbeschadet der Betreuung seiner übrigen Ressorts — ein lebhaftes Interesse für das Eisenbahnwesen. Hievon gaben gleich die ersten Vorlagen, die er im Reichsrathe einbrachte, Zeugnis; denn sie betrafen die Verlängerung der Giltigkeit des Localbahngesetzes, den Bau sowohl privater als auch staatlicher Localbahnen und die Erwerbung solcher Bahnen durch den Staat (Laibach—Stein, Czernowitz—Nowosielitza, sämmtliche Linien der österr. Local-Eisenbahngesell-

schaft); die Errichtung eines Localbahnamtes im Handelsministerium (a. h. Entschl. v. 4. Mai 1894) und das neue Localbahngesetz vom 31. December 1894 hatten ebenfalls den Zweck die Weiterentwicklung der örtlichen Schienenwege zu fördern und zu erleichtern. Eine besondere Fürsorge liess W. den Wiener Verkehrsanlagen angedeihen. Ueber seine Veranlassung wurden auch die Locallinien des Wiener Stadtbahnnetzes nicht durch eine Privatunternehmung, sondern durch die Verkehrs-Commission selbst zur Ausführung gebracht und die Monumentalbauten der Wiener Stadtbahn danken ihm ihre reichliche architektonische Ausschmückung. Die Verstaatlichung der Hauptbahnen gedachte er in grossem Stile wieder aufzunehmen. Neben der im Grunde des Gesetzes vom 11. December 1894 thatsächlich bewerkstelligten Erwerbung der Böhmischen Westbahn, Mährisch-schlesischen Centralbahn und Mährischen Grenzbahn, arbeitete er an dem Projecte der Verstaatlichung der Südbahn, Staatsbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Das Vorhaben scheiterte jedoch hinsichtlich der Südbahn an den ungarischerseits bereiteten Schwierigkeiten und hinsichtlich der übrigen Bahnen an dem Widerstreben des Abgeordnetenhauses (22.—23. April 1895). Zu einer Erneuerung der Versuche blieb ihm aber keine Zeit; denn am 19. Juni 1895 trat an die Stelle des Coalitions-Ministeriums das Cabinet Kielmansegg. Alsbald nach seiner Demission nahm W. wieder seinen Sitz im Abgeordnetenhause ein, und am 15. December 1896 erhielt er unter dem Ministerium Badeni neuerdings die Stelle eines Landeshauptmannes von Steiermark. Im Sommer 1897 erlitt er einen Schlaganfall, von dem er sich nicht mehr erholte; andauernde Kränklichkeit zwang ihn, jeder Thätigkeit zu entsagen, was auch seine Enthebung von dem Landeshauptmann-Posten zur Folge hatte (19. December 1897). — Seit 1866 war W. Kämmerer, am 10. November 1887 erhielt er die Würde eines Geheimen Rathes und bei seinem Scheiden aus dem Ministerium (1895) den Orden der eisernen Krone I. Classe. Das Bild stammt aus dem Jahre 1894.

1309 Bildnis (in Rahmen): Emil Freiherr von Guttenberg, k. u. k. Geheimer Rath, k. u. k. Feldmarschall-Lieutenant, k. k. Eisenbahn-Minister, geboren am 4. Jänner 1841 zu Tamsweg im Salz-

burgischen, absolvirte die Genieschule in Krems, wurde hierauf am 1. April 1859 in die Armee eingereiht, und wenige Wochen nachher am 13. Mai 1859 zum Lieutenant ernannt, als welcher er die Schlacht bei Solferino mitmachte und insbesondere bei Goido durch seine Entschlossenheit das Augenmerk der Vorgesetzten auf sich lenkte. Am 7. Mai 1866 rückte er zum Oberlieutenant vor, nahm in Dienstleistung beim Generalstabe an vielen Gefechten der Nordarmee wie auch an der Schlacht bei Königgrätz theil und erhielt nach Beendigung des Feldzuges mannigfache Verwendung im Generalstabe, während welcher er 1870 zum Hauptmann avancirte. Um jene Zeit veröffentlichte G. eine Studie über »die österr.-ungar. Eisenbahnen« (Wien 1869) und in Gemeinschaft mit dem Major Obauer das Werk: »Traincommunications- und Verpflegswesen vom operativen Standpunkte« (Wien 1871), wofür ihm am 27. Februar 1872 der Franz Josef-Orden verliehen wurde. Anlässlich der Reorganisation des Generalstabes wurde G. 1871 zur Truppendienstleistung commandirt. Zu Beginn des Jahres 1876 in das neu gebildete Generalstabscorps eingetheilt, gehörte er demselben fortan dauernd an. Er rückte am 1. Nov. 1877 zum Major vor, fand bei der Occupation Bosniens Verwendung als Generalstabs-Chef der sechsten Infanterie-Division und erntete für die in dieser Eigenschaft geleisteten vorzüglichen Dienste das Ritterkreuz des Leopold-Ordens mit der Kriegsdecoration (12. October 1878). Nach seiner am 1. November 1880 erfolgten Beförderung zum Oberstlieutenant fand G. beim General-Commando in Budapest sowie bei verschiedenen Missionen im Auslande Verwendung. Hierauf kam er im April 1883 in das Eisenbahnbureau des Generalstabes und am 1. November 1884 wurde er, bei gleichzeitiger Beförderung zum Oberst, zum Vorstande jenes Bureaus ernannt. Auf diesem Posten gewann er tieferen Einblick in das Eisenbahnwesen wie auch erheblichen Einfluss auf dasselbe. Dies zeigte sich zunächst in seinen Elaboraten über die Bau- und Betriebsverhältnisse verschiedener Bahnen, insbesondere der Carl Ludwig-Bahn, und über die wiederholt in Erörterung gestandene Frage der Centralisation oder Decentralisation der staatlichen Eisenbahnverwaltung, an welche letztere er seit 1888 als Mitglied des dem Präsidenten der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen (aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes) beigegebenen ständigen Beirathes

thätigen Antheil hatte. In Anerkennung seiner verdienstlichen Mitwirkung bei jenen organisatorischen Arbeiten wurde ihm am 21. Februar 1891 das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens verliehen. Nicht ganz vier Monate vorher, am 1. November 1890, war er in die Generalcharge eingetreten. Auch in dieser verblieb er noch an der Spitze des Eisenbahn-Bureaus, bis er am 18. Juni 1894 zum Stellvertreter des Generalstabs-Chefs ernannt wurde, in welcher Stellung er am 1. Mai 1895 zum Feldmarschall-Lieutenant vorrückte. Als das am 30. September 1895 ins Amt getretene Cabinet Badeni eine neuerliche Umgestaltung der staatlichen Eisenbahnverwaltung und auch die Errichtung einer selbständigen Centralstelle für das Eisenbahnwesen ins Werk setzte, hiess es sofort, dass G. zum Chef derselben ausersehen sei. In der That wurde er zwei Tage, nachdem die a. h. Genehmigung der Errichtung eines Eisenbahn-Ministeriums erflossen war, nämlich am 17. Jänner 1896, zum Eisenbahn-Minister ernannt. Er schied also von seinem militärischen Postens bei welchem Anlasse er mit dem Orden der eisernen Krone II. Classe ausgezeichnet wurde, um nun, als der erste Eisenbahn-Minister in Oesterreich, die Leitung des neu geschaffenen Ressorts zu übernehmen. Er debutirte alsbald mit den Gesetzesvorlagen über weitere Aenderungen am Programme der Wiener Verkehrsanlagen, sowie über den auf Staatskosten auszuführenden Bau der Linie Chodorów—Podwisokie, den Ankauf der Oesterr. Nordwestbahn und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn durch den Staat, ferner den im Jahre 1896 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung, von welchen Vorlagen jedoch jene über die erwähnte Verstaatlichung unerledigt blieb. Vor Ablauf desselben Jahres brachte er das Gesetz über den Bau der staatlichen Linien Stryj — Chodorów im Reichsrathe ein, welches am 17. Februar 1897 die a. h. Sanction erhielt. Dem Localbahnnetze verhalf er durch einige Staatsbauten und zahlreiche Concessionirungen zu einer namhaften Erweiterung. Infolge Rücktrittes des Cabinets Badeni erbat auch G. die Enthebung, welche ihm von Sr. Majestät am 30. November 1897, unter voller Anerkennung der mit hingebungsvollem Eifer geleisteten Verdienste und unter Verleihung der eisernen Krone I. Classe bewilligt wurde. Ausserdem besitzt G. noch folgende österreichische Decorationen: Die Verdienstmedaille am Bande des Militär-Verdienstkreuzes und

jener am rothen Bande, die Kriegsmedaille und das Officiers-Dienstzeichen I. Classe. Am 24. April 1896 erhielt er die Würde eines Geheimen Rathes und am 6. December 1898 wurde er in den Freiherrnstand erhoben. Das Bild stammt aus dem Jahre 1896.

1310) Bildnis (in Rahmen): Alois Freiherr Czedik von Bründelsberg und Eysenberg, k. u. k. Geheimer Rath, k. k. Sections-Chef und Präsident der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen etc. etc. (Biographie s. Nr. 641). Das Bild stammt aus den letzten Achtzigerjahren.

1311) Bildnis (in Rahmen): Dr. Leon Ritter von Bilinski, k. u. k. Geheimer Rath, k. k. Sections-Chef und Präsident der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen, nachher k. k. Finanzminister, derzeit Gouverneur der österr.-ungar. Bank, geboren am 15. Juni 1846 zu Zaleszczyki in Galizien, absolvirte mit Auszeichnung die Gymnasial- wie auch die juridischen Studien an der Universität in Lemberg, wurde am 31. December 1866 zum Doctor der Rechte promovirt und nahm dann als Concepts-Praktikant Dienste bei der Lemberger Statthalterei, wo er nach kaum zwei Jahren zum Adjuncten vorrückte. Bald darauf (1868 bis 1869) habilitirte er sich jedoch als Privatdocent für politische Oekonomie an der Universität in Lemberg und nach dem Erscheinen seines ersten grösseren Werkes: »Studien über die Einkommensteuer« (in polnischer Sprache, Lemberg und Krakau, 1870) wurde er ausserordentlicher, 1874 aber schon ordentlicher Professor des erwähnten Faches. Im Jahre 1876 erfolgte seine Wahl zum Mitgliede der Akademie der Wissenschaften in Krakau. Von 1876–1877 war er Decan der juridischen Facultät und 1878–1879 Rector an der Lemberger Universität. Zur Zeit seiner Wirksamkeit als Universitäts-Professor verfasste B. ausser dem vorerwähnten Buche noch eine ganze Reihe fachwissenschaftlicher Werke und Schriften, u. zw. in polnischer Sprache: »Handbuch der Nationalökonomie«, 2 Bände, Lemberg, 1873–1874; »System der Finanzwissenschaften«, Lemberg, 1876; »System der Nationalökonomie«, 2 Bände, Lemberg, 1880–1882; ferner in deutscher Sprache: »Die Luxussteuer als Correctiv der Einkommensteuer«, Leipzig, 1875; »Die Stellung der Vermögens- und Verkehrssteuern im Steuersystem«, 1876 und »Die Gemeindebesteuerung und deren

Reform« etc. — Seit 1875 gehörte B. auch dem Central-Comité der k. k. galiz. Landwirthschaftsgesellschaft an und führte in demselben durch acht Jahre das Referat über Steuern, Eisenbahnen und landwirthschaftlichen Unterricht. Desgleichen fungirte er 1880—1883 im Gemeinderathe der Stadt Lemberg als Referent über Budget- und Steuerfragen, gab hiebei die Anregung zur Einführung der progressiven Wohnungssteuer, sowie zur Aufnahme eines städtischen Investitionsanlehens, und trug dadurch wesentlich zu dem Aufschwunge bei, dessen sich die Hauptstadt Galiziens seither erfreute. Nachdem B. 1883 vom Städtebezirk Stanislau in den Reichsrath entsendet worden, stand er auch im Vordergrunde des politischen Lebens, da er jahrelang mit den Berichterstattungen des Budget-, des Eisenbahn- und des Gewerbeausschusses betraut war, mithin viele wichtige Gesetzesvorlagen durch seine Hände gingen (beispielsweise jene über die Neuconcessionirung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Unfall- und Krankenversicherung, die Bruderladen, das Bankstatut, die Börsesteuer etc.) und ihm auch wiederholt das Mittleramt in den Parteikämpfen zufiel. Als B. am 7. Jänner 1892 an Stelle des zurückgetretenen Freiherrn von Czedik (s. Nr. 1310) zum Sections-Chef im Handelsministerium und zum Präsidenten der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen ernannt wurde, entsagte er der parlamentarischen Thätigkeit, um sich seiner neuen grossen Aufgabe vollends widmen zu können. Er brachte denn auch während der vier Jahre, die er an der Spitze der Staatsbahnen gestanden, viele Neuerungen sowohl im commerciellen als im ausübenden Dienste und in Sachen des Personales zur Einführung, von welchen letzteren besonders hervorzuheben sind: die Vorschrift für die Aufnahme und Beförderung des Personales, die Erweiterung der Systemisirung der Dienstposten, die Erhöhung der Quartiergelder, die Aufbesserung des Monatslohnes der weiblichen Bediensteten und die Aufnahme derselben in den Provisionsfond, die Stabilisirung der Arbeiter, die Aufnahme der Bahnärzte in den Pensionsfond etc. — Anlässlich der Einsetzung des Cabinets Badeni wurde B. am 30. September 1895 zum Finanzminister ernannt. Diesen Posten nahm er bis zu dem am 30. November 1897 eingetretenen Cabinetswechsel ein. Gleich im Beginne dieser Periode vollzog sich die Loslösung der Eisenbahn-Agenden von dem Handelsministerium und die

Errichtung des Eisenbahnministeriums, auf welche er bestimmenden Einfluss nahm. Im weiteren Verlaufe seiner Ministerschaft schuf er neben mehreren neuen Steuergesetzen auch die Gesetze über die Regulirung der Beamtengehalte und über das Ausmass der Pensionen, mit welchen letzteren er sich die bleibende Dankbarkeit der Beamtenschaft erworben hat. An staatlichen Auszeichnungen sind ihm zutheil geworden: am 7. Juni 1887 das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens, am 18. December 1892 die Würde eines Geheimen Rathes und am 2. November 1896 der Orden der eisernen Krone I. Cl. — Seit 24. Februar 1900 bekleidet B. die Stelle eines Gouverneurs der österr.-ungar. Bank. — Das Bild ist eine Heliogravure nach einer Photographie von Carl Pietzner aus dem Jahre 1895.

1312) Bildnis (in Rahmen): Rudolf Freiherr von Lilienau, k. k. Sections-Chef und General-Inspector der österreichischen Eisenbahnen, geboren zu Wien am 6. Februar 1837, absolvirte daselbst das Gymnasium und die juridisch-politischen Studien, trat anfangs August 1859 in die Conceptspraxis bei der k. k. österr. Finanz-Landes-Direction ein, wo er bereits nach sechs Wochen zum k. k. Concepts-Praktikanten ernannt wurde. Am 25. April 1861 zum Concepts-Adjuncten im Handelsministerium und am 3. April 1864 zum Concipisten bei der niederösterr. Postdirection befördert, diente er bei diesem Fache bis zu seiner am 21. April 1866 erfolgten definitiven Zuweisung zur Ministerial-Abtheilung für Post- und Telegraphen-Angelegenheiten. Am 14. November 1868 wurde L. zum Commissär der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen, am 26. Juni 1872 zum Titular-, am 29. Juni 1873 zum wirklichen Inspector dieser Aufsichtsbehörde ernannt, ohne hierdurch seiner fortgesetzten Verwendung im Handelsministerium entzogen zu werden, welche leztlich in der Stellvertretung des Vorstandes, bezw. selbständigen Leitung des Departements für Eisenbahnbau-Angelegenheiten bestand. Während der ersteren erhielt er den Titel eines Regierungsrathes (29. December 1875) und im Zusammenhange mit der letzterwähnten Berufung stand die am 26. Mai 1878 erfolgte Ernennung L's. zum Sectionsrathe. Anlässlich der Errichtung der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen wurde L., bei gleichzeitiger Ernennung zum Ministerialrathe, am 12. Juli 1884 mit der Versehung des Postens des administrativen Directors

jener neuen Behörde betraut. Nicht ganz drei Jahre später vom Handelsminister zur Dienstleistung bei der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen einberufen und in der Eigenschaft eines General-Inspectors, zur Leitung der Abtheilungen II—V bestimmt, übernahm L. am 7. April 1887 diese Functionen, welche sich seit Februar 1890 auch auf die Abtheilung I erstreckten, so dass er von letzterem Zeitpunkte an die gesammte Leitung der General-Inspection innehatte. Mittels a. h. Entschliessung vom 3. December 1891 zum Sections-Chef titulirt, behielt L. diesen Titel auch nach seiner am 26. Juli 1896 erfolgten Ernennung zum Vorstande (General-Inspector) der bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums umgestalteten General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Auf diesem Posten verblieb er bis 15. October 1897, als dem Tage seines Eintrittes in den Ruhestand, bei welchem Anlasse er das Comthurkreuz des Franz Josef-Ordens mit dem Sterne erhielt. Ausserdem besitzt L. an österreichischen Decorationen: den Orden der eisernen Krone (seit 7. Juni 1881) und den Leopold-Orden (seit 26. August 1887). — Das Bild wurde im Jahre 1888 von Würbel gezeichnet.

1313) Bildnis (in Rahmen): Josef Ritter von Pollanetz, k. k. Ministerialrath, geboren zu Graz am 20. October 1829, gestorben zu Wien am 28. Jänner 1891. Nachdem er in seiner Vaterstadt die juridisch-politischen Studien beendet hatte, fand er am 15. December 1852 Aufnahme bei der k. k. Betriebs-Direction der südlichen Staats-Eisenbahn in Graz, rückte hier am 24. März 1856 vom Eleven zum Bahnamtsofficial vor, kam jedoch ab 1. Mai desselben Jahres — anlässlich der Vereinigung dieser mit der Wiener Direction — zu eben dieser Dienststelle, bei welcher er am 24. October 1857 zum Concepts-Adjuncten befördert wurde. Fünf Monate später in der gleichen Eigenschaft zum Handelsministerium einberufen und nach dessen Auflösung am 1. November 1859 ins Finanz-Ministerium übernommen, behielt er dieselbe auch nach der Rückkehr in das (anfangs Februar 1861) wieder errichtete Handels-Ministerium bei, bis er am 17. März 1866 zum Ministerial-Concipisten vorrückte. Nun wurde er aber, bei fortdauernder Verwendung im Handelsministerium, am 5. Juni 1866 zum Commissär und am 29. August 1868 zum Commissär I. Cl. der k. k. General-

Inspection der österr. Eisenbahnen ernannt und erhielt am 9. October 1868 die Stelle eines Ministerial-Secretärs in jenem Ministerium. Inzwischen hatte er begonnen, sich auf fachliterarischem Gebiete erfolgreich zu bethätigen; er war einer der emsigsten Mitarbeiter des 1862 von dem Professor Lorenz von Stein gegründeten »Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt«; er verfasste mehrere Schriften über das österr. Eisenbahnwesen, von denen insbesondere die 1864 im Auftrage des Handelsministeriums herausgegebene »Denkschrift zu dem Entwurfe eines neuen Eisenbahnnetzes der österr. Monarchie« und die 1866 in der österr. »Revue« veröffentlichte »Denkschrift über den Stand der österr. Eisenbahnen« vielfach bemerkt wurden; er unternahm in Gemeinschaft mit dem damaligen Ministerial-Concipisten Dr. Heinrich Edlen von Wittek die Herausgabe der »Sammlung der das österr. Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden« (1870—1878) — und schrieb 1872 einen Commentar zu dem am 1. August jenes Jahres in Kraft getretenen neuen Betriebsreglement. — Als einer der vorzüglichsten Kenner dieses Reglements wurde P. im Herbste 1873 nach Berlin entsendet, um mit den Delegirten Deutschlands ein einheitliches, für die beiderseitigen Staatsgebiete giltiges Betriebsreglement zu vereinbaren. Am 20. Juli 1874 zum Sectionsrathe ernannt, stand P. fortan, u. zw. bis zu seinem Ableben, also fast zwei Jahrzehnte hindurch, dem Departement für Betriebs- und Verkehrs-Angelegenheiten vor, wobei er unausgesetzt bestrebt war, die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu fördern. Bei der Tarif-Enquête von 1882—1883 fungirte P. als Vorsitzender und verstand es, ungeachtet der vorgewalteten schwierigen Verhältnisse, erhebliche Verbesserungen der Transport- und Frachtbestimmungen zu bewirken. Am 27. Mai 1883 erhielt er den Titel und Charakter eines Ministerialrathes, worauf dann am 2. September 1886 seine Ernennung zum wirklichen Ministerialrathe folgte. Als einer der österr. Delegirten bei den Berner Congressen von 1878 und 1886 hatte er namhaften Antheil an der Schaffung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr. Nachdem das Handelsministerium Ende November 1887 die Verfügung getroffen hatte, dass die Publication der Tarif- und sonstigen Begünstigungen von

Eisenbahn-Güterverkehre künftighin in einem eigenen amtlichen Blatte publicirt werden sollen, und infolge dessen an die Stelle des obenerwähnten Centralblattes das »Verordnungsblatt des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahn und Schiffahrt« trat (1. Jänner 1888), wurde die Leitung desselben ebenfalls den bewährten Händen P.'s anvertraut. Viele Jahre hindurch war P. auch landesfürstlicher Commissär bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Für seine vorzüglichen Leistungen sind ihm der Franz Josef-Orden (20. November 1871) und der Orden der eisernen Krone (5. Juli 1878) verliehen worden. — Das Bild stammt wahrscheinlich aus der zweiten Hälfte der Achtzigerjahre.

1314) Bildnis (in Rahmen): Sigmund Ritter von Steingraber, k. k. Hofrath und General-Directionsrath der österr. Staatsbahnen, geboren am 17. Mai 1837 zu Troppau, gestorben zu Wien am 20. Juli 1886. Er besuchte das Gymnasium in Troppau, sodann die commercielle Abtheilung der Polytechnik in Brünn und das Pädagogium in Oberschützen, welches er am 20. Jänner 1858 absolvirte. Seine praktische Bethätigung fand er jedoch im Eisenbahndienste, welchen er am 1. September 1858 als provisorischer Beamter der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft begann. Bei seiner Verwendung in den verschiedenen Zweigen des äusseren und inneren Dienstes bekundete St. bald so bedeutende Fähigkeiten, dass er in verhältnismässig kurzer Zeit bis zum commerciellen Agenten befördert und als solcher mit der Vertretung seiner Gesellschaft bei den Tarif-Conferenzen mit den Nachbarbahnen betraut wurde. Ein Jahr nachdem sein Vorgesetzter und Freund, Herm. v. Rittershausen (s. Nr. 859) als Betriebsdirector in die Dienste der eben concessionirten Oesterr. Nordwestbahn übergetreten war, folgte ihm St. dahin (1. December 1869) und fungirte bei dieser neuen Bahn vorerst als Leiter des Tarifbureaus, sodann aber bis 31. August 1875 in der Eigenschaft eines Inspectors und bezw. Ober-Inspectors als Vorstand der gesammten commerciellen Abtheilung. Am 1. September 1875 trat er in den Staatsdienst ein, u. zw. als Regierungsrath und Vorstand der Abtheilung (III) für das gesammte Transport- und Tarifwesen der damals über a. h. Entschliessung vom 16. August 1875 neu organisirten General-Inspection der österr. Eisenbahnen. Von dort kam er am 1. Juli 1882 als Directionsrath

und Vorstand der Abtheilung (IV b) für den commerciellen Dienst zu der neu geschaffenen k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb, und bei deren Umwandlung zur k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen wurde St. am 21. Juli 1884 zum Generaldirectionsrathe und Vorstande der Abtheilung (7) für den commerciellen Dienst ernannt. Bereits acht Monate vorher (11. November 1883) war ihm der Titel eines Hofrathes verliehen worden. Während seiner Wirksamkeit bei der k. k. General-Inspection und bei der Staatseisenbahn-Verwaltung hat St. an der Austragung aller commerciellen Eisenbahnfragen — nicht selten in ausschlaggebender Weise — theilgenommen. Die Verstaatlichungs-Idee fand in ihm einen eifrigen Förderer. Vielerlei bedeutungsvolle Massnahmen und Einführungen knüpfen sich an seinen Namen, z. B. die grosse Tarif-Enquête, deren Arbeiten bis 1884 gewährt hatten, die Verbilligung des Reiseverkehres, die einheitliche Classification im Gütertarife, das sogenannte Barême der Staatsbahnen (Einheitstaxen auf Kilometer berechnet), die Reform des Refactiewesens etc. Eine seiner hervorragendsten Leistungen war die zu Beginn des Jahres 1880 erzielte Vereinbarung mit der Schweizerischen Nordostbahn, wodurch die Arlbergbahn vor Concurrenzen thunlichst geschützt und bei allen Verkehren mit den meistbegünstigten fremden Bahnen gleichgestellt wurde. Zum Lohne für diese Errungenschaft erhielt St. am 12. Februar 1880 den Orden der eisernen Krone, mit welchem die Erhebung in den Ritterstand (Juli 1885) verbunden war. Allseitig als Fachmann ersten Ranges anerkannt, wurde St. häufig, auch von Seite der Geschäftswelt, in Tariffragen zu Rathe gezogen und seine Meinungsäusserung fast immer als entscheidende angesehen. Das Bild stammt aus dem Jahre 1885.

1315) Bildnis (in Rahmen): August Obermayer, k. k. Hofrath und Verkehrsdirector der k. k. österr. Staatsbahnen, geboren zu Wien am 22. Mai 1835, gestorben ebendaselbst am 3. September 1888. Nach Beendigung seiner Studien am Wiener Polytechnikum (1853) fand er sogleich Aufnahme in das Baubureau der Wien-Raaber Bahn, wurde aber nach dem Uebergange derselben an die österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft von dieser zum Stations-Chef in Neu-Szöny ernannt, woselbst er bis zu seiner im April 1867 erfolgten Einberufung nach Wien verblieb. Im Jahre 1868

zum Inspector und 1870 zum Verkehrschef-Stellvertreter befördert, stand er nun immer bei der Direction in Verwendung, bis er am 1. Juli 1873 zu den k. ungar. Staatsbahnen übertrat, wo er in der Eigenschaft eines General-Inspectors mit der Leitung der Section für Verkehr und commerciellen Betrieb betraut wurde. Am 1. Jänner 1876 änderte er sein Dienstverhältnis abermals, indem er die Stelle eines Betriebsdirectors der Kaiserin Elisabeth-Bahn annahm. Auch hier umfasste seine Wirksamkeit vorwiegend den Verkehrs- und commerciellen Dienst, welchen er in neuzeitiger Weise um- und ausgestaltete. Anlässlich der Wiedererrichtung des staatlichen Betriebsnetzes wurde O. am 24. Juni 1882 zum Leiter der Betriebs-Abtheilung der k. k. General - Inspection der österr. Eisenbahnen ernannt. Mit 1. August 1884 kehrte er jedoch als Verkehrsdirector bei der eben organisirten k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen zum ausübenden Eisenbahndienste zurück und blieb nun in dieser Stellung bis zu seinem Ableben. Zu den besonderen Verdiensten O.'s zählen seine steten Bemühungen um die Hebung des Verkehres und die Erweiterung der Verkehrsbeziehungen der österreichischen zu den ausländischen Bahnen. Er war auch publicistisch thätig und bekleidete verschiedene Ehrenstellen, darunter 1877—1882 jene eines Präsidenten des Club österreichischer Eisenbahnbeamten. An staatlichen Auszeichnungen wurden ihm verliehen: am 8. Juni 1878 der Titel eines Regierungsrathes, am 12. Juli 1884 der Titel eines Hofrathes und am 15. August 1887 der Orden der eisernen Krone. Das Bild stammt aus dem Jahre 1888.

1316) Bildnis (in Rahmen): Dr. Emil Lange von Burgenkron, k. k. Regierungsrath und k. k. Ober-Inspector der General-Inspection der österr. Eisenbahnen, geboren zu Kronstadt in Siebenbürgen am 8. Jänner 1840, gestorben zu Frohnleiten am 14. August 1886. Er absolvirte das Gymnasium (1856), hierauf die juridischen Studien an der Wiener Universität (1856—1860) und wurde am 7. Juni 1862 an der Grazer Universität zum Doctor der Rechte promovirt. Damals stand er bereits über ein Jahr als Praktikant bei der kgl. siebenbürgischen Hofkanzlei in Verwendung, woselbst er am 16. April 1862 zum Hof-Concepts-Adjuncten, ferners am 14. Februar 1867 zum Hof-Concipisten ernannt wurde und bis zu der am 9. März 1867 erfolgten Auf-

lösung jener Hofkanzlei verblieb. Vom 12. März 1867 bis 31. December 1868 war er Advocaturs-Concipient und vom 1. Jänner 1870 bis 28. Juli 1874 commercieller Referent bei der Oesterr. Nordwestbahn. Acht Tage vorher war er zum Ministerial-Secretär im Handelsministerium ernannt worden. Diese Stelle bekleidete L., bis er am 12. April 1876 in der Eigenschaft eines Ober-Inspectors zur k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen versetzt wurde. Dort wirkte er, wie schon bei der Oesterr. Nordwestbahn, an der Seite Steingraber's (s. Nr. 1314), dessen gelehrigster Jünger er gewesen, in der Abtheilung für commerciellen Betrieb. Anlässlich der Berufung des eben Genannten zum Directionsrathe bei der k. k. Direction für Staatseisenbahn-Betrieb in Wien (1. Juli 1882) wurde L., als Nachfolger desselben, Vorstand der III. Abtheilung der k. k. General-Inspection und erhielt am 28. Jänner 1883 den Titel und Charakter eines Regierungsrathes. Von seinen literarischen Arbeiten sind hervorzuheben: Der Eisenbahn-Tarif vom Standpunkte der Wissenschaft« (Wien 1880) und »die österreichische Eisenbahn-Gesetzgebung im Tarifwesen« (Wien 1882). Auch an den Publicationen über die grosse Tarif-Enquête von 1882—1883, welche als vorzügliches Quellenwerk der österr. Eisenbahn-Tarife gelten, hatte L. verdienstvollen Antheil. — Da Bild wurde 1883 von F. Würbel gezeichnet.

1317) Album (in Buchform), enthaltend eine Sammlung von Fahrscheinen und Fahrscheinheften verschiedener in den Staatsbetrieb übergegangenen Privatbahnen, sowie der k. k. Staatsbahnen, und rücksichtlich des Rundreise- und Ausland-Verkehres auch einiger ausländischer Bahnen. Auf der ersten Seite befindet sich ein Zettelbillet der »k. k. priv. ersten Eisenbahn-Gesellschaft« zur Fahrt in der II. Classe von Lambach nach Wels aus den Fünfzigerjahren; daran reihen sich verschiedene Fahrscheine, Separatwagen-Anweisungen, Extrazug-, Tour- und Retourbillets zum Besuche der Wiener Weltausstellung 1873, Localbillets, Nachzahlungskarten, Fahrkarten für Wächterhaltestellen, Zonen-Couponbillets, Saisonbillets in Heften, Monatskarten, Arbeiter-Legitimationen, Kilometer-Werthmarkenhefte, Marken-Fahrscheine, Permanenzkarten (in Ledertäschchen), Jahreskarten, Streckenkarten, combinirte Billets für den inländischen und den ausländischen Anschlussverkehr, Rundreise-Billets etc. etc. Von

allen diesen Fahrschein-Gattungen sind nur einzelne auch jetzt noch in Verwendung.

1318) Album (in Buchform), enthaltend eine Muster-Sammlung von Carton-Fahrkarten der Kaiserin Elisabeth-Bahn, der Kronprinz Rudolf-Bahn, der Kaiser Franz Josef-Bahn und vieler anderer, seither verstaatlichter Bahnen, sowie der k. k. Staatsbahnen und einiger fremden Bahnen. Die Karten sind folgendermassen eingereiht: A. Localverkehr, u. zw. in der Sonderung nach Zugsgattungen, einfache oder Tour-Retourbillets, combinirte Karten, Bahnhof-Eintrittskarten, Militärkarten, Regiekarten, periodische Karten etc. — B. Inländische Karten zum Anschlussverkehr (in der Anordnung wie zuvor). — C. Zonentarifkarten. — D. Combinirte Anschlusskarten etc. — E. Ausland-Verkehr. — Die ältesten der in dieser Sammlung enthaltenen Karten stammen etwa aus dem Beginne der Achtzigerjahre, die jüngsten aus der Gegenwart.

1319) Album (in Buchform), enthaltend eine Mustersammlung von Fahrbegünstigungs-Legitimationen. Die erste Seite zeigt eine sog. »Vereinskarte«, d. i. eine zur freien Fahrt auf allen dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Bahnen berechtigende Karte und die dazu gehörige Umschreibung ihres Geltungsgebietes. Solche Karten wurden seit 1847 von der Vereinsverwaltung an die Directions-Mitglieder und die Oberbeamten der »Vereinsbahnen« nach Massgabe des hiefür eigens festgestellten Reglements hinausgegeben, um die persönliche Begegnung und den unmittelbaren Meinungsaustausch jener Functionäre zu fördern. Die Bezeichnung »Vereinskarten« erhielten diese Freikarten im Jahre 1858. Dieselben berechtigten auch zur Besichtigung der Bahnanlagen. Mit Schluss des Jahres 1886 wurde das Vereinskarten-Reglement ausser Kraft gesetzt. Von diesem Zeitpunkte an bestehen — u. zw. mit eingeschränkter Giltigkeit für die Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie einschliesslich des bosnisch-hercegovinischen Occupationsgebietes, dann für die Linien der k. rumänischen Staatsbahnen — die auf S. 2—5, dann 7 der Sammlung ersichtlichen »Verbandkarten«, welche zu Beginn eines jeden Jahres vom österr.-ung. Fahrkartenverbande an die Oberbeamten der Staatsbahnverwaltung und an die Functionäre der Aufsichtsbehörden,

ferner an Vorstandsmitglieder und Oberbeamte der Privatbahnen ausgegeben werden, u. zw. gegen Entrichtung eines Betrages von fl. 200 für jede Karte. Der bezügliche Erlös fliesst in eine gemeinsame Casse und wird alljährlich im Verhältnisse der auf jeder Verbandbahn erzielten Personenkilometer an diese Bahnen vertheilt. Die zum Tausche mit den fremdländischen Fahrkartenverbänden bestimmten Verbandkarten werden unentgeltlich ausgegeben. — Die weiteren Blätter des Albums veranschaulichen Muster der für Organe der staatlichen Aufsichtsbehörde bestimmten »Amtlichen Eisenbahn-Jahresfreikarte«, sowie der den eigenen Organen der Staatseisenbahn-Verwaltung ausgefertigten, »bis auf Widerruf« giltigen »Dienstfreikarten« und der sonstigen Freifahrts-»Certificate«, ferner der Freifahrtscheine für einzelne Fahrten etc. etc., endlich der sogenannten »Ergänzungs-Legitimationen«, welche den Inhaber zur Benützung der grossen Expresszüge, zur Fahrt auf der Locomotive etc. berechtigen. An diese Karten reihen sich dann verschiedene Legitimationen zur Lösung ermässigter Fahrkarten nebst den dazu gehörigen Juxten von Empfangsbestätigungen und den Ledertäschchen. Den Schluss der Sammlung bilden verschiedene Formularien von Karten zu ermässigten Preisen, Freischeinen zum Einkaufe von Lebensmitteln, »Empfehlungsschreiben für freie Fahrt auf ausserösterreichischen Bahnen« etc. Die in dieser Sammlung enthaltenen Drucksachen stammen aus der Zeit 1884—1896.

1320) Ehrendiplom (in Rahmen), ertheilt vom Centralcomité der elektrischen Ausstellung Steyr 1884 an die k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien.

1321)—1323) Uniform eines Bahnwächters der k. k. österr. Staatsbahnen u. zw.: Tuchblouse, Beinkleid und Kappe. Diese Uniform wurde 1876 bei den damals eröffneten staatlichen Linien (Tarnów—Leluchów, Dalmatiner Bahn etc.), seit 1884 aber auch bei den übrigen Staatsbahnen eingeführt und bis 1892 beibehalten. Den Kleidungsstücken sind die bezüglichen Ausrüstungsgegenstände (Handsignal-Laterne, Handsignal-Fahne, Knallsignalbüchse nebst Leibriemen) beigegeben.

1324) Mappe mit den am 4. Juli 1885 hinausgegebenen textlichen Vorschriften und Zeichnungen (drei Tafeln) für die Uniformirung der Beamten und Beamten-Aspiranten, dann der Unterbeamten

und Unterbeamten-Stellvertreter der Staats- und Privat-Eisenbahnen. Mittels dieser Verordnung hat das Handelsministerium die Uniformirungs-Vorschrift vom Jahre 1857 (s. Nr. 644) vielfach abgeändert, insbesondere auch dahin, dass die Rangsunterschiede nicht mehr durch Silberstickereien am Kragen und an den Aufschlägen, sondern durch Rosetten oder (bei den Privatbahnen) Ringelchen, und hinsichtlich der höheren Rangsclassen, Silberborden an den Rockkrägen und Aufschlägen gekennzeichnet wurden. Diese Adjustirung fand keinen Beifall, bestand aber gleichwohl bis 1892.

1325)—1327) Uniform für Unterbeamte der k. k. österr. Staatsbahnen u. zw.: Jacke, Hose und Kappe, gemäss der Uniformirungs-Vorschrift vom 4. Juli 1885 (siehe Nr. 1324).

1328)—1330) Uniform für Stationsleiter (Unterbeamte) der k. k. österr. Staatsbahnen, u. zw.: Commoderock, Beinkleid und rothe Kappe, gemäss der Uniformirungs-Vorschrift vom 4. Juli 1885 (s. Nr. 1324). Die gleiche Campagne-Uniform war auch für Stations-Expedienten vorgeschrieben.

1331)—1333) Gala-Uniform für Stations-Expedienten (Unterbeamte) der k. k. österr. Staatsbahnen (in grösseren Stationen), u. zw.: Rock, Beinkleid und Kappe, gemäss der Uniformirungs-Vorschrift vom 4. Juli 1885 (s. Nr. 1324.) Die gleiche Uniform war auch für die im Range von Unterbeamten stehenden Schnellzugs-Oberconducteure bei Begleitung von Hofzügen vorgeschrieben.

1334)—1336) Uniform für Personenzugs-Conducteure I. Classe, u. zw.: Rock, Beinkleid und Kappe, angefertigt gemäss der Uniformirungs-Vorschrift vom Jahre 1857 (vergl. Nr. 644), jedoch schon versehen mit den laut der gleichen Vorschrift vom 4. Juli 1885 (s. Nr. 1324) angeordneten Unterscheidungs-Merkmalen für die Uniformen der Staatseisenbahn-Bediensteten. Den Kleidungsstücken sind auch ein Signalhorn nebst Schnur, eine Signalpfeife, Brustlaterne und Conducteurtasche beigegeben.

1337) Mappe mit Zeichnungen von Entwürfen für eine neue Uniformirung der Angestellten der Staats- und Privateisenbahnen; 27 Blätter, theils Bleistiftskizzen, theils Aquarelle, theils übermalte Photographien, angefertigt anfangs 1885 aus Anlass der damals von der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen eingeleiteten Studien über die Adjustirungs-Aenderungen. Die bereits hiebei

geplante Verwendung von Goldsorten fand jedoch in die Uniformirungs-Vorschrift vom 4. Juli 1885 (Nr. 1324) keinen Eingang und vermochte erst bei der zweitmaligen Aenderung im Jahre 1891 (s. Nr. 1345) durchzugreifen.

1338) Preismedaille, zuerkannt der k. k. Staatsbahndirection Lemberg von der Jury der ethnographischen Ausstellung Krakau 1887; Bronze 55 mm. A.: 1887. Ansicht von Krakau, Wappen, Umschrift: »Etnograficzna Orez Sztuki Polskiej w Krakowie.« — R.: »Naroda Komitetu Wystawy«, umrahmt von einem Kranze, Umschrift: »Wystawa Krajowa Rolnicza i Przemyslowa.«

1339) Preismedaille, zuerkannt der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen von der Jury der Jubiläums-Gewerbeausstellung Wien 1888; Bronze 64 mm, S. Schwartz. — A.: Sinnbild der von Handel, Industrie und Gewerbe dem Monarchen dargebrachten Huldigung; oberhalb die von Strahlen umgebene Kaiserkrone. — R.: Grosser Lorbeerkranz, darin die neunzeilige Inschrift: »Jubiläums Gewerbe-Ausstellung, veranstaltet vom N. Oe. Gewerbevereine zur Feier des 40. Regierungs-Jahres Sr. Maj. des Kaisers Franz Josef I. Wien 1888.«

1340) Mappe, enthaltend eine Industriekarte der k. k. österr. Staatsbahnen nach dem Stande von Ende 1887, verfasst von Theodor Kaltenbach, Inspector, und gezeichnet von Rudolf Hieke, Beamter der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen. Diese Karte ist eine wesentlich vervollständigte Neuauflage derjenigen, welche die genannte Generaldirection am 4. November 1884 dem Staats-Eisenbahnrathe vorgelegt hat; denn sie umfasst nicht mehr bloss die westlichen, sondern auch die übrigen Linien des staatlichen Betriebsnetzes. Ein gesondert beigegebenes, den Titel »Bericht zur Industriekarte der k. k. österr. Staatsbahnen« führendes Druckheft gibt Aufschluss über die Zahl und Art der in die Karte eingetragenen industriellen Etablissements.

1341) Album (aus rother Peluche und mit Metall-Beschlägen), enthaltend drei photographische Abbildungen der aus Mitteln des Pensionsfondes der Beamten und Unterbeamten der k. k. österr. Staatsbahnen erbauten Häusergruppe in Prag (Hybernergasse). Der 1888—1890 vollführte Bau kostete fl. 515.895. Die Bilder wurden für die Landesausstellung Prag 1891 aufgenommen.

1342)—1344) Rettungskästen (grosser und kleiner) und Verbandkasten, eingerichtet nach den vom k. k. Handels-Ministerium am 23. Jänner 1889 hinausgegebenen »Vorschriften, betreffend das Rettungswesen auf Eisenbahnen«. Diese neuen Vorschriften, welche alle früheren einschlägigen Anordnungen, deren älteste und hauptsächlichste noch aus dem Jahre 1847 stammte, ausser Kraft setzten, betrafen vor Allem die Stabilisirung der Rettungsapparate und umfassten insbesondere folgende Verfügungen: die bis dahin auf den Personenzügen mitgeführten, sogenannten portativen Rettungskästen (s. Nr. 787) sind aus den Zügen herauszunehmen und fortan als »kleine Rettungskästen« in denjenigen Stationen aufzustellen, in welchen Bahnärzte wohnen, aber grosse Rettungskästen nicht vorhanden sind. Mit grossen Rettungskästen sind alle jene Stationen zu versehen, von welchen eine Hilfslocomotive requirirt werden kann. Stationen, in denen sich weder ein grosser noch ein kleiner Rettungskasten befindet, sind mit einem Verbandkasten zu betheilen. Die grossen Rettungskästen (Nr. 1342) müssen enthalten: Verbandstoffe, Labemittel, chirurgische Instrumente (auch solche für Amputationen), sowie sonstige, zur Krankenpflege dienende Gegenstände, wie dieselben nach Art und Menge in den Vorschriften taxativ aufgezählt sind. Der Inhalt der kleinen Rettungskästen (Nr. 1343) soll im wesentlichen jenem der grossen Rettungskästen gleichen, mit dem Unterschiede jedoch, dass die Hilfsmittel nur in geringerer Menge vorhanden sein und die Amputations-Instrumente ganz fehlen können. Die Verbandkästen (Nr. 1344) endlich brauchen blos die nothwendigsten Verbandgeräthe zu enthalten, mittels deren die Bahnbediensteten oder andere Personen, welche damit umzugehen wissen, im Stande sind, einzelnen Verletzten vor der Ankunft eines Arztes die dringendste Hilfe zu leisten.

1345) Mappe, enthaltend die Verordnung des Handelsministeriums vom 30. September 1891, womit bei gleichzeitiger Ausserkraftsetzung der bezüglichen Verordnungen v. J. 1857 (s. Nr. 644) und 1885 (s. Nr. 1324) eine neue Vorschrift über die Uniformirung *a*) der Beamten und Beamten-Aspiranten, *b*) der Unterbeamten und Unterbeamten-Stellvertreter, sowie *c*) der Diener der Staats- und Privateisenbahnen verlautbart wurde. Derselben sind drei Tafeln mit farbigen Zeichnungen beigegeben. Schon diese zeigen, wie vortheilhaft sich die neue von der früheren Uniformirung

unterscheidet. Die Farbe des Tuches ist eine schönere, an die Stelle des Silbers sind Goldsorten getreten; als Distinctionszeichen dienen bei der Galauniform Rosetten, bezw. Goldborden auf dem Kragen, den Aermelaufschlägen und an der äusseren Naht der Beinkleider, oder bei der Dienstesuniform Achselklappen, welche je nach der Rangsclasse mit Goldbördchen eingefasst oder ganz von einer Goldborde ausgefüllt und mit Rosetten ausgestattet sind; die Kappe gleicht derjenigen der Staatsbeamten, nur ist dieselbe an der Stirnseite mit einem geflügelten Rade geziert, oberhalb dessen bei den Angestellten der Staatsbahnen eine Kaiserkrone angeordnet ist. Auf den Uniformknöpfen der Angestellten der Staatseisenbahnen ist der kaiserliche Doppeladler, auf jenen der Privatbahn-Angestellten die bezügliche Firma geprägt. Die Uniform der Beamten ist in acht, jene der Unterbeamten in drei, und jene der Diener in vier Classen abgestuft. Für die Beamten-Aspiranten und die Unterbeamten-Stellvertreter ist je eine eigene Uniformclasse normirt. Die Galauniform ist blos für die Beamten der ersten bis fünften Classe vorgesehen.

1346) Schlacke (unter Glassturz), zurückgeblieben nach der am 15. Juli 1891 in den Feuerungs-Anlagen der Werkstätte am Wiener Westbahnhofe vorgenommenen Verbrennung von ungefähr $3\frac{1}{2}$ Millionen Coupons verschiedener Eisenbahntitel im Werthe von rund acht Millionen Gulden.

1347) Diplom (in Futteral), womit die General-Jury der aus Anlass der Centennarfeier der ersten Prager Gewerbe-Ausstellung 1791 stattgefundenen allgemeinen Landes-Ausstellung Prag 1891 bescheiniget, dass der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien in der Gruppe XIX das Ehrendiplom zuerkannt wurde.

1348) Mappe, enthaltend eine grosse, handgezeichnete Uebersichtskarte der k. k. österr. Staatsbahnen mit allen Stationen und Haltestellen, sowie deren kilometrischen Entfernungen, Bezeichnung der Ursprungsbahnen und der Betriebs-Directionen (Inspectorate) nach dem Stande von Ende 1892; Massstab 1 : 1,200.000.

1349) Diplom (in Futteral) über die seitens der Jury der Bauindustrie-Ausstellung Lemberg 1892 erfolgte Zuerkennung der Bronce-Medaille an die k. k. Staatsbahndirection Krakau; ausgefertigt am 21. September 1892.

1350) Preismedaille, zuerkannt der k. k. Staatsbahndirection Krakau von der Jury der Bauindustrie-Ausstellung Lemberg 1892 (siehe Nr. 1349); Bronce 50 mm, Schindler. — A.: Genien mit Bau-Emblemen. — R.: Wappen mit der Umschrift: »Wystawa Przemysłu Budowlanego we Lwowie, 1892.«

1351) Diplom (in Rahmen), womit die Jury und das Comité der allgemeinen Landes-Ausstellung Lemberg 1894 der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen in Wien, für die Einrichtung einer Locomotive zur Heizung mit Abfällen aus der Naphta-Destillation, die Anerkennung der galizischen Naphta-Production ausspricht. Das Diplom ist eine Sepia-Handzeichnung, hat kalligraphirten Text und trägt die Unterschriften: A. Sapieha, Marchwicki, Gorayski.

1352) Photographische Abbildung (in Rahmen) einer Uebung der Bahnhof-Feuerwehr in Stryj, aufgenommen für die Landes-Ausstellung Lemberg 1894.

1353) Bild (in Rahmen): Das Präsidium und die Abtheilungs-Vorstände der k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen mit Ende 1894; Original-Aufnahme von Carl Pietzner, Hofphotograph in Wien. Die Namen der einzelnen Functionäre sind auf dem Bilde angegeben. Dasselbe wurde zur Ehrung des damals aus der Activität getretenen Verkehrs-Directors Carl Wessely angefertigt.

1354)—1355) Zwei Schächtelchen mit den beiden ersten Abdrücken der bei der Errichtung des Eisenbahnministeriums (15. Jänner 1896) angeschafften Siegel-Petschafte für den Eisenbahnminister. Beide Siegel zeigen den österreichischen Doppeladler und die Umschrift: »Der k. k. Eisenbahnminister«; das grosse rothe wurde von dem Hof- und Kammer-Graveur Heinrich Jauner, das kleinere schwarze von dem Graveur Johann Schwerdtner in Wien gestochen.

1356) Bild (in Rahmen): Die Eisenbahn-Musikcapelle in Bischofshofen, errichtet im Mai 1896 von und aus den in Bischofshofen stationirten Eisenbahn-Bediensteten. Gegenwärtig zählt sie 23 Mitglieder. Der Capellmeister ist ebenfalls ein Eisenbahn-Bediensteter. Die Spesen werden durch Beiträge der Mitglieder (monatlich 20 h) und durch anderweitige Zuwendungen gedeckt. Am 15. März 1897 nahm der damalige Eisenbahnminister, Excellenz FML. Freiherr von Guttenberg, anlässlich einer Streckenbereisung Mittags-

aufenthalt in Bischofshofen, wobei die Capelle die Tafelmusik besorgte. Zur Erinnerung hieran wurde das Bild angefertigt und dem Minister überreicht.

1357) Carton, enthaltend eine Sammlung von Actien, Obligationen (Originalien oder Blanquets) der nachstehend benannten, theils verstaatlichten, theils nur dem staatlichen Betriebsnetze einverleibten ehemaligen Privatbahnen, u. zw.: Erste Eisenbahn-Gesellschaft (Linz—Budweis), Kaiserin Elisabeth-Bahn, Vorarlberger Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Kronprinz Rudolf-Bahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), Carl Ludwig-Bahn, Erzherzog Albrecht-Bahn, Localbahn Eisenerz-Vordernberg, Localbahn Laibach-Stein, Böhmische Westbahn, Mährische Grenzbahn, Ungarische Westbahn, Erste Ungarisch-Galizische Eisenbahn, Unterkrainer Bahnen. Das älteste Stück der Sammlung datirt vom 1. Mai 1829, das jüngste vom 1. Juni 1892; weitere Einzelnheiten sind aus dem ihr zuliegenden Verzeichnisse ersichtlich.

1358)—1359) Bilder (in Rahmen): Total- und Seitenansicht, Grundriss und Situation der Feriencolonie der Kaiser Franz Josef-Jubiläums-Stiftung der k. k. Staatsbahndirection Lemberg. Die Colonie wurde zur bleibenden Erinnerung an das fünfzigjährige Regierungs-Jubiläum Sr. Majestät des Kaisers errichtet, u. zw. in der im Gebirge gelegenen Ortschaft Tuchla an der Bahnlinie Stryj—Beskid. Die Anlage umfasst ein Haupt- und Wirthschaftsgebäude, Capelle, Turnhalle, Garten, Brunnen, Eiskeller und eine Cisterne für Nutzwasser; sie bietet Raum zur Unterbringung von 80 bis 100 Kindern beiderlei Geschlechtes, sowie für das Aufsichts- und Wartepersonale, Lehr- und Bedienungs-Personale. Die Anlagekosten haben fl. 27.000 betragen; hievon entfielen auf die Erwerbung der Bodenfläche (5 Joch) 287 Ar fl. 1000, auf den Bau fl. 22.000 und auf die innere Einrichtung fl. 4000. Die Mittel wurden, grösstentheils durch Sammlungen unter dem Personale der k. k. Staatsbahndirection Lemberg und durch Spenden Privater aufgebracht. Der Bau wurde 1897 begonnen und 1898 vollendet. — In dieser Colonie finden Kinder von Dienern und Arbeitern der genannten Staatsbahndirection während der sechswöchentlichen Schulferien unentgeltliche Verpflegung. Die bezüglichen Auslagen betragen jährlich fl. 3000 bis fl. 3500 und werden durch freiwillige Spenden gedeckt.

1360) Mappe aus rother Peluche und geschmückt mit einem von der Kaiserkrone überragten metallenen Flügelrade. Die Mappe birgt eine von Thaddäus von Rybkowski im Jahre 1898 in Wasserfarben gemalte Abbildung der Ferien-Colonie in Tuchla. Oberhalb der Gebäude schwebt in den Wolken der kaiserliche Doppeladler, vor welchem vier Genien das Landeswappen und Scepter und Schwert halten. Im Mittelpunkte der unteren Einfassung, also gleichsam vor den Anlagen, erhebt sich eine bekränzte und von Lorbeerzweigen umgebene Kaiserbüste. Unterhalb derselben sind die Jahreszahlen 1848—1898 angebracht und noch etwas tiefer die Inschrift: »Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung der k. k. Staatsbahndirection Lemberg für Ferien-Colonien.«

1361) Prachtband (weisser Atlas mit Golddruck) enthaltend den im April 1898 ausgegebenen »Bericht des Comités der Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung der k. k. Staatsbahndirection Lemberg für Ferien-Colonien« (vergl. Nr. 1358—1359). Derselbe bespricht die im Hinblicke auf das fünfzigjährige Regierungs-Jubiläum Sr. Majestät des Kaisers erfolgte Gründung der Stiftung und verzeichnet die bei den einzelnen Dienststellen der k. k. Staatsbahndirection Lemberg gesammelten Spenden (von Beamten fl. 13.460·50, von den Arbeitern fl. 2979·45, insgesammt fl. 16.439·95). Die erste Blattseite des Berichtes ist mit einer Reproduction des in der vorhergehenden Nummer erwähnten Bildes geschmückt.

1362) Etui (braun, innen Sammt) enthaltend ein Exemplar der Bronceplaque, welche das k. k. Handelsministerium zur Erinnerung der Betheiligung Oesterreichs an der Weltausstellung Paris 1900 gestiftet hat und im Herbste 1901 auch dem k. k. Eisenbahnministerium, als hervorragenden Theilnehmer an dieser Ausstellung, zukommen liess. Vorderseite: Viribus unitis. Allegorie. (In der rechten unteren Ecke eingravirt St. Schwartz.) — Rückseite: Gebäude. Oesterreich auf der Weltausstellung Paris 1900. Erinnerungszeichen des k. k. Handelsministeriums.

* * *

1363) Bild (in Rahmen): Photographie einer zweiachsigen, zweifach gekuppelten Secundärbahn-Tenderlocomotive, gebaut 1881 von der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wr. Neustadt für die am

7. September 1880 concessionirte und am 20. December desselben Jahres eröffnete, 8·4 km lange Localbahn Zauchtl—Neutitschein. Die Treibachse der Maschine liegt unter der Feuerkiste, der Rahmen innerhalb der Räder. Eine gleiche Type stand auch bei den Niederösterreichischen Staatsbahnen und bei der Localbahn Kremsier—Hullein in Verwendung. Die Hauptdimensionen sind auf dem Bilde angegeben.

1364) Mappe mit Zeichnungen von Fahrbetriebsmitteln der am 11. Juni 1880 concessionirten und am 5. October 1881 eröffneten, 31·6 km langen Localbahn Bozen – Meran. Die dargestellte Tenderlocomotive ist 1881 von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in Linz geliefert worden; ihre Hauptdimensionen sind: Cylinderdurchmesser 320 mm, Kolbenhub 508 mm, Dampfdruck 12 Atm., Treibraddurchmesser 975 mm, Rostfläche 1·09 m^2, Heizfläche 63·0 m^2, Gesammtgewicht 27 t.

1365) Mappe enthaltend vier Albums mit lithographirten Normalien für die Bauausführung und die Fahrbetriebsmittel der 1882—1886 concessionirten und 1883—1887 eröffneten Linien der Dampftramway-Gesellschaft (vorm. Krauss & Comp.) in Wien. Diese Unternehmung umfasst die Strecken Wien—Hietzing—Mödling nebst der Abzweigung Hietzing—Ober St. Veit, ferner Wien—Stammersdorf und Floridsdorf—Gross-Enzersdorf, von denen jedoch die Theilstrecke Wien—Hietzing seit der Inangriffnahme der Wiener-Stadtbahn (1893) wieder aufgelassen, bezw. in die letztere einbezogen wurde. In den einzelnen Albums sind behandelt: Der Unter- und Oberbau (35 Blatt), der Hochbau (29 Blatt), der Brückenbau (15 Blatt) und der Fahrpark (5 Blatt wie auch eine zuliegende Photographie). Jedes derselben ist mit einem Inhaltsverzeichnisse versehen. Auf den Zeichnungen der Locomotiven sind auch die Haupt-Dimensionen angegeben.

1366) Bild (in Rahmen): Photographie der Tenderlocomotive »Grünburg« der am 18. Februar 1888 concessionirten und am 20. August 1889 eröffneten, 32·1 km langen Strecke Steyr (Agonitz)—Garsten der schmalspurigen Steyrthalbahn. Diese im Jahre 1888 von Krauss & Comp. in Linz gebaute Locomotive ruht auf drei vor der Feuerkiste liegenden gekuppelten Achsen und einer rückwärtigen Laufachse. Letztere ist durch ein Drehgestell, System Helmholz, mit der rückwärtigen Kuppelachse verbunden. Bei Passirung von Curven

stellt sich die Laufachse radial ein, wobei die Kuppelachse axial verschoben wird. Locomotiven derselben Type stehen auf den meisten österreichischen, und vielen ausländischen Schmalspurbahnen in Verwendung. Mit dem erwähnten Drehgestelle sind auch viele Hauptbahnlocomotiven, insbesondere jene der königl. bayer. Staatsbahnen versehen. Die Angaben der Hauptdimensionen sind auf dem Bilde selbst enthalten.

1367) Tableau (in Rahmen): Photographische Abbildungen von stark ansteigenden Strecken der am 1. August 1888 concessionirten und am 8. Juni 1889 eröffneten, 6·37 km langen, schmalspurigen Adhäsions- und Zahnradbahn Jenbach—Achensee (Achenseebahn); aufgenommen 1898 von Hans Pabst (etc. wie bei Nr. 495), u. zw.: Haltestelle Burgeck nebst Anstieg gegen Eben und Trace bei Fischl.

1368) Tableau (in Rahmen): Photographische Abbildung zweier Züge der vorerwähnten, Steigungen bis zu 160‰ aufweisenden, Achenseebahn. Die Locomotiven sind nach dem System Riggenbach ausgeführt, nämlich derart, dass sie sowohl auf der Adhäsions- als auch auf der Zahnradstrecke fahren können. Zwei Doppelcylinder treiben mittels eines Vorgeleges die Zahnradachse, welche durch Kuppelstangen mit den Adhäsionsachsen in Verbindung steht. Die vordere Achse trägt in der Mitte ein loses Zahnrad, welches nur zur Bremsung bei den Thalfahrten dient. Die Locomotiven wurden 1898 von der Wiener Locomotiv-Fabriks-Actien-Gesellschaft in Floridsdorf geliefert. Hauptdimensionen: Cylinder-Durchmesser 330 mm, Kolbenhub 500 mm, Durchmesser der Triebräder 898 mm, Durchmesser des Theilkreises des Triebzahnrades 891 mm, Kesselspannung 10 Atm., Dienstgewicht 19 t.

1369)—**1371**) Bilder (in Rahmen): Chromophotographien von Ansichten der am 23. November 1889 concessionirten und am 29. Jänner 1891 eröffneten, 24·5 km langen schmalspurigen Localbahn Mori—Arco—Riva am Gardasee, u. zw.:

1369) Lopio-See;

1370) Fort Nago mit Blick auf den Gardasee;

1371) Sarca-Thal mit Arco im Hintergrunde.

1372) Tableau (in Rahmen): Photographien von Locomotiven und Wagen (zu Zügen formirt in der Station Berg Isel) der am

18. September 1889 concessionirten und am 1. Juni 1891 eröffneten, 12·2 km langen schmalspurigen Dampftramway Innsbruck—Hall i. T.

1378) Mappe (grünes Leder mit Golddruck), enthaltend photographische Abbildungen von Bauten und Landschaften der Localbahn Salzburg—Ischl (Salzkammergut-Localbahn) und der derselben Gesellschaft gehörigen Zahnradbahn (System Abt) auf den Schafberg. Die auf Grund der Concessions-Urkunde vom 13. Jänner 1890 gebaute, 67·8 km lange, schmalspurige Localbahn wurde in der Zeit vom 5. August 1890 bis 20. Juni 1893 streckenweise dem Betriebe übergeben und die Schafbergbahn am 1. August 1893 eröffnet. Inhalt: 1. Ischl; 2. St. Gilgen; 3. Partie gegen St. Gilgen; 4. Hüttenstein mit Grottensee; 5. Hüttenstein-Tunnel und eine Partie der Salzkammergutbahn; 6. Scharfling; 7.—9. Partie gegen den Schafberg; 10. Zug der Schafbergbahn auf der Fahrt zur Schafbergspitze; 11. Schafbergalm; 12. Tunnel; 13. Schafbergspitze, 1780 m über dem Meere; 14. Station »Schafbergspitze« und Terrasse des Hôtels auf dem Schafberge mit Blick auf die nahe Dachsteingruppe (das Hôtel gehört der Bahngesellschaft); 15. Dachstein.

1374)—1376) Drei Folianten mit »Schmalspurbahn-Normalien« der steiermärkischen Landesbahnen, u. zw:

1374) Unterbau und Brückenconstructionen, 49 Blätter;

1375) Oberbau und Stationsanlagen, 31 Blätter;

1376) Hochbau, 52 Blätter.

Alle diese Normalien wurden 1891—1894 vom steiermärkischen Landes-Eisenbahnamte ausgegeben, welches alsbald nach der a. h. Sanctionirung des steiermärkischen Landesgesetzes vom 11. Februar 1890, betreffend die Förderung des Localeisenbahnwesens, in Wirksamkeit trat und sogleich auf die damals mehrseitig projectirt gewesenen schmalspurigen Linien Bedacht genommen hat. Den Normalien für Oberbau etc. sind auch besondere Pläne für die Weichen und Kreuzungen in fremden Anschluss-, bzw. Ausmündungsstationen beigegeben. Fast alle Zeichnungen tragen die Unterschrift des vormaligen Directors jenes Landesamtes, nunmehrigen Sectionschefs im Eisenbahn-Ministerium, Karl Wurmb. Einzelne Blätter sind auch von Ed. Mayr und H. Pfautz mitgefertigt.

1377) Modell (1 : 5) einer vierschienigen Geleiseanlage (Schmalspur innerhalb der Normalspur), welche zwecks des Anschlusses der 23 km langen steiermärkischen Landesbahn (Kapfenberg—Seebach—Au) in der Südbahnstation Kapfenberg zur Ausführung gelangte. — Die zum Modelle jener Anlage gehörenden drei Wagen zeigen die Untergestelle je eines vierachsigen Schmalspurwagens, eines zweiachsigen schmalspurigen sogenannten Einschubwagens und eines zweiachsigen Schmalspurwagens. Der Einschubwagen besitzt beiderseits die Zug- und Stossvorrichtungen sowohl der Schmalspur- als auch der Normalspurwagen und dient dazu, um Wagen der Schmalspurbahn mit solchen der Normalspurbahn kuppeln zu können. Dadurch ist es ermöglicht, Verschiebungen mit Fahrbetriebsmitteln beider Art unbehindert vorzunehmen.

1378) Foliant, enthaltend Zeichnungen (Normalien, Massstab 1 : 10) von Personen- und Lastwagen für schmalspurige Linien der steiermärkischen Landesbahnen; angefertigt 1893 von der Waggon-Fabrik J. Weitzer in Graz.

1379) Mappe mit drei photographischen Abbildungen von Wagentypen der Wiener Tramway-Gesellschaft aus der ersten Betriebszeit derselben 1868/69, dann aus den Jahren 1895 und 1897.

1380) Bild (übermalter Holzschnitt in Rahmen): »Vororte-Tramway in Wien« (Neue Wiener Tramway) mit Wagentype aus ihrer ersten Betriebszeit (1875); nach der Natur gezeichnet von Theodor Breitwiser. Das Bild veranschaulicht zugleich die Ueberfüllung, welche an Sonn- und Feiertagen auch hier um sich zu greifen pflegte.

1381)—1384) Bilder (in Rahmen): Photographische Darstellung der Verkehrsmanipulation in der Station Döbling der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft; aufgenommen 1892, u. zw.:

1381) Ankunft eines Pferdebahn- und Dampfzuges vom Schottenring resp. von der Sternwartestrasse;

1382) Vereinigung des Pferdebahn- und Dampfzuges zu einem Zuge bei der Fahrt nach Nussdorf;

1383) Abtrennung des zum Schottenring verkehrenden Zugtheiles bei der Ankunft des von Nussdorf kommenden Zuges;

1384) Abfahrt des Pferdebahn- und Dampfzuges zum Schottenring resp. zur Sternwartestrasse.

(Geschenk der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft.)

* * *

1385)—1386) Längenprofile (Taschenformat in schwarzem Ledereinbande), der am 29. December 1886 concessionirten und am 30./31. October 1887 eröffneten, insgesammt 107·2 km langen Localbahn Dembica—Nadbrzezie—Rozwadów der Carl Ludwig-Bahn: aufgelegt im Jahre 1888.

1387) Diplom (in Futteral), womit die Commission der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888, bescheinigt, dass die k. k. priv. Galizische Carl Ludwig-Bahn auf Grund Entscheidung der Jury zur Betheiligung an der Ausstellung zugelassen wurde. Das Diplom trägt das Datum: 14. Mai 1888 und die Unterschriften: Banhans und Dr. Auspitzer.

1388) Mappe mit photographischen Abbildungen der von der Carl Ludwig-Bahn, anlässlich der Legung des zweiten Geleises im Jahre 1890 umgestalteten Brücken dieser Bahn. u. zw.:

1. Dunajec-Brücke zwischen Bogumiłowice und Tarnów, Doppelfachwerk, Fahrbahn unten, 12 Oeffnungen à 36·85 m Stützweite; ursprünglich (für das nunmehr rechtsseitige Geleise) erbaut 1887—1888;

2.—3. Wisłoka-Brücke bei Dembica (Stirn- und Seitenansicht), Halb-Parabelträger mit zweifachem Fachwerk, drei Oeffnungen à 72·77 m Stützweite; ursprünglich (für das nunmehr rechtsseitige Geleise) erbaut im Jahre 1884;

4.—5. Wisłok-Brücke bei Rzeszów, Doppelfachwerk, zwei Oeffnungen à 49·1 m Stützweite; ursprünglich (für das nunmehr linke Geleise) erbaut 1883 und verstärkt 1893;

6.—7. Sanbrücke bei Przemyśl (Stirn- und Seitenansicht), zweifaches Fachwerk, drei Oeffnungen, wovon die beiden seitlichen eine Stützweite von je 55·08 m und Parabelträger, die mittlere eine Stützweite von 72·77 m und Halb-Parabelträger haben; für beide Geleise neu erbaut 1890.

* * *

1389)—1390) Bilder (in Rahmen): Photographien der Brückenauswechslung nächst der Station Chrast der Böhmischen Westbahn. Bei der im Jahre 1892 vorgenommenen Auswechslung der alten, nächst Chrast über die Klabawa führenden Schiffkorn-Brücke wurde,

behufs Vermeidung der (wegen der grossen Höhe der Brücke) mit bedeutenden Schwierigkeiten und Kosten verbundenen Aufstellung eines Hilfsgerüstes, die Auswechslung in folgender Weise bewerkstelligt: Die neuen Brücken-Constructionen wurden auf dem Lande zusammengesetzt, mittels Rollwagen auf die alte Brücke über die betreffenden Brückenöffnungen geschoben, daselbst auf die Köpfe der zugehörigen Pfeiler gebettet, sodann die alten, unterhalb befindlichen Schiffkornfelder an die neue Construction angehängt und demontirt und schliesslich die neuen Brückentheile in ihre bleibende Liegestelle herabgesenkt. Wahrscheinlich infolge ungleichmässiger Handbabung der beim Senken verwendeten Schraubenwinden ist nun eines der neuen Felder fast 1·2 Meter tief herabgestürzt und hat die auf den Bildern veranschaulichte Lage eingenommen. Bei diesem Unfalle sind auch Menschenleben verloren gegangen.

* * *

1391) Mappe mit photographischen Abbildungen von Brücken der Buschtěhrader Eisenbahn, aufgenommen während der Arbeiten zur Verstärkung der betreffenden Objecte in den Jahren 1888 bis 1892, und zwar:

1. Brücke über den grossen Anigbach nächst der Station Sebastiansberg, bei km 30·484 der Strecke Komotau—Reitzenhain; vierfaches Netzwerk, zwei Oeffnungen, ursprünglich gebaut 1875 und verstärkt 1892;

2. Brücke bei km 31·036 der Strecke Komotau—Reitzenhain, doppeltes Fachwerk, eine Oeffnung à 51·34 m Stützweite, ursprünglich erbaut 1875 und durch Einbau eines Mittelbaues verstärkt 1892;

3—4. Egerflussbrücke nächst Station Klösterle bei km 145·463 der Strecke Komotau—Eger, Fachwerkbrücke mit eingebautem Mittelträger, zwei Oeffnungen; ursprünglich gebaut 1871, verstärkt 1888; auf diesen zwei Bildern ist auch das neuartige Hängegerüst zu ersehen, welches bei den Verstärkungen der Brücken der Buschtěhrader Bahn zur Anwendung kam;

5. Egerflussbrücke nächst der Station Saaz bei km 101·817 der Strecke Prag-Komotau, Doppelfachwerk, drei Oeffnungen

zu 39·8, 40·62 und 39·8 m Stützweite; erbaut 1892 an Stelle der alten, aus dem Jahre 1870 stammenden Brücke. Dieses Bild veranschaulicht auch das bei der Auswechslung der alten Eisenträger benützte Holzprovisorium.

* * *

1392) Grosses Tableau (auf Blindrahmen gespannt) mit photographischen Abbildungen und handgezeichneten Plänen (1 : 1500) des Abrollbahnhofes und der Hafenanlage der Aussig-Teplitzer Bahn in Aussig, wie auch mit graphischen Darstellungen der Verfrachtung böhmischer Braunkohle von Aussig aus per Elbe und per Eisenbahn im Jahre 1898. Die Bilder und Zeichnungen veranschaulichen die Grossartigkeit der Anlagen, die Graphicons hingegen die Mächtigkeit des in Aussig zur Abwicklung gelangenden Kohlenverkehres. Das Tableau wurde für die Weltausstellung Paris 1900 angefertigt und war in Vincennes exponirt. (Geschenk der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.)

* * *

1393) Grosses Tableau (auf Blindrahmen gespannt) mit photographischen Abbildungen und handgezeichneten Plänen des Bahnhofes Tetschen und des Elbe-Umschlagplatzes der Oesterr. Nordwestbahn in Laube, sowie mit statistischen Angaben über die Ausgestaltung dieser Anlagen in der Zeit von 1880—1900; vgl. Nr. 855 woselbst auch geschichtliche Mittheilungen über dieselben enthalten sind. Das Tableau ist für die Weltausstellung Paris 1900 angefertigt jedoch nicht thatsächlich exponirt worden. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

1394) Schalt-Ventil zur facultativen Vacuumbremsung der Locomotivräder (Detailverbesserung der Hardy'schen Bremse; s. Nachtrag, Südbahn, II. Per.); hervorgegangen aus dem Constructions-Bureau der Oesterr. Nordwestbahn und auch schon 1884 bei dieser zuerst eingeführt. Die Anwendung desselben findet, wegen Schonung der Locomotivräder, derart statt, dass die Bremse für gewöhnlich nur auf die Räder des Tenders und der Bremswagen und nur in dringendsten Fällen (Gefahren) auch noch auf die Locomotivräder wirkt. Weitere Beschreibung zuliegend dem im Nachtrage (Nordwestbahn, II. Per.) eingetragenen Album; Schlussbemerkung wie bei eben jener Katalog-Nummer. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

1395) Kästchen, enthaltend zwei Stücke Kolbenring-Verschluss, System Siegmeth, angewendet seit 1887 bei einzelnen und in modificirter Weise seit 1893 bei allen Locomotiven der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Beschreibung zuliegend dem im Nachtrage (Nordwestbahn, II. Per.) eingetragenen Album; Schlussbemerkung wie bei eben jener Katalog-Nummer. Der Erfinder Eduard Siegmeth ist Maschinen-Ingenieur der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

1396) Rauchverzehrer, System Langer, aus dem Jahre 1891; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Das System beruht auf Zuführung secundärer Luft in die Feuerbüchse (durch die Spalte eines Drehschiebers in der Feuerthüre) und Mischung der Feuergase durch Dampfstrahlen. Ursprünglich bei der Oesterr. Nordwestbahn und derzeit schon bei mehr als 300 Locomotiven der verschiedensten Bahnen in Anwendung. Theodor Langer war bis 1894 Ingenieur der Oesterr. Nordwestbahn. (Beigestellt von der Actiengesellschaft zur Verwerthung der österr.-ungar. Patente, Th. Langer.)

1397) Tragbarer Wasser-Untersuchungs-Apparat, System E. Wehrenfennig, eingeführt seit 1892 bei der Oesterr. Nordwestbahn. Dieser von dem Ober-Inspector der Oesterr. Nordwestbahn Edmund Wehrenfennig eingerichtete Apparat ermöglicht jeweils an Ort und Stelle die vereinfachte technische Untersuchung des Wassers auf seinen Gehalt an kesselsteinbildenden Stoffen. Weitere Beschreibung zuliegend dem im Nachtrage (Nordwestbahn, II. Per.) eingetragenen Album; Schlussbemerkung wie bei eben jener Katalog-Nummer. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

* * *

1398) Medaille (F. Leisek, Bronce, 54 mm), welche der Mähr. Schles. Centralbahn von der Jury der Jubiläums-Ausstellung Brünn 1888 zuerkannt wurde. Vorderseite: Brustbild Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph I., Umschrift: Kaiser-Jubiläums-Ausstellung in Brünn 1888. Anerkennungs-Medaille. Rückseite: Lorbeerkranz um eine Votivtafel »Mähr.-Schles. Centralbahn Wien«, Umschrift: Gestiftet von Gustav Ritter von Schoeller. (Geschenk der genannten Bahn.)

* * *

1399) Mappe mit einer photographischen Abbildung (Vorderseite, Schnitt und Rückseite) des Schneebaggers System Paulitschky; gebaut 1889 in der Simmeringer Wagenfabrik vorm. H. D. Schmidt; versuchsweise verwendet auf der Eisenbahn Wien—Aspang, sowie nachher auch auf einzelnen Strecken der ö.-u. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

1400) Mappe mit photographischen Abbildungen von Stationen und Gegenden an der Aspangbahn; aufgenommen 1882, u. zw.: 1. Pitten; 2. Station Seebenstein; 3. Dorf und Schloss Seebenstein; 4. Edlitz; 5. Aspang.

* * *

1401) Bild (in Rahmen): Photographie der aus Anlass der Kaiser-Zusammenkunft in Kremsier (24.—27. September 1885) festlich geschmückten Station Hullein der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Seitlich des Empfangzeltes ist ein Theil des russischen Hofzuges zu sehen. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler).

1402) Mappe mit photographischen Abbildungen verschiedener älterer und neuzeitiger Baulichkeiten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, aufgenommen 1896 für Zwecke der Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«. — Inhalt: 1. Halle des Nordbahnhofes in Wien; 2. Eingang in den Hofwartesaal am Nordbahnhofe in Wien; 3. Donaubrücke (der Nordbahn) bei Wien; 4. Aufnahmsgebäude am Hauptbahnhofe in Prerau; 5. Weichenthurm der elektrischen Central-Weichenstell-Anlage in Prerau; 6. Central-Anlage für elektrische Beleuchtung und den Betrieb der Weichensicherungs-Anlagen auf dem Vorbahnhofe in Prerau; 7. Abroll-Anlage der Station Prerau (gesehen vom Weichenthurm aus); 8. Perron vor dem Personenbahnhofe in Prerau; 9. die Arkadenhalle des Bahnhofes in Prerau; 10. die neuen Geleiseanlagen im Hauptbahnhofe zu Prerau; 11. Eisenbahn-Viaduct bei Drahotusch, errichtet an Stelle des im Jahre 1847 ausgeführten, späterhin aber aufgelassenen Viaductes (s. Nr. 105—113); 12. das neue Aufnahmsgebäude in der Station Mähr.-Ostrau; 13. Bahnhof Mähr.-Ostrau; 14. Bahnhof Schönbrunn; 15. Station Troppau; 16. Kohlenrutschen in Brünn; 17. Frachtenmagazin in der Station Brünn.

1403)—1405) Tableaux (unter Glas): Abbildungen einiger Betriebs- und Verkehrsgebäude der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im ursprünglichen und jetzigen Bestande. Farbige Handzeichnungen, angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900, u. zw.:

1403) Gütermagazin in Brünn (Ansicht von der Strasse, in Bahn- und in Strassenhöhe, beiderseitige Stirnansichten, Querschnitt);

1404) Wasserstation in Wien (Ansicht und Schnitte); Locomotivschuppen in Prerau (Ansicht, Schnitte und Situationsplan); Stationsgebäude in Leipnik;

1405) Locomotiv-Werkstätte in M.-Ostrau (beiderseitige Ansicht, Längenschnitt, Querschnitt, Grundriss);

Die Hochbauten in Leipnik vom Jahre 1841 zeigen die damals beliebte Vereinigung der Locomotivremise, der Wasserstation und der Werkstätte in einem gemeinsamen Gebäude, sowie die Einführung der Geleise in den Güterschuppen. Alle übrigen obenerwähnten Hochbauten veranschaulichen hingegen die jetzige Durchführung der betreffenden Anlagen in selbstständigen Objecten. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn).

1406) Modell: »Der Nordbahnhof in Wien 1838—1900«; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900 von den Wiener Bildhauern Hartinger und Sieger. — Das Modell zeigt nicht nur das ungeheure Anwachsen aller Dimensionen des genannten Bahnhofes, sondern auch den Gegensatz in der Bauweise solcher Anlagen von Einst und Jetzt. Bei dem ursprünglichen, »wegen seiner Grossartigkeit« vielfach angestaunten Bahnhofe, tritt dessen Geschlossenheit und übersichtliche Theilung besonders hervor. Die im Laufe der Jahre erfolgte Vergrösserung desselben geschah schrittweise, nach den sich mehrenden Erfordernissen der einzelnen Zweige des Betriebes, jedoch stets im Rahmen eines grossen Dispositions-Gedankens. Der im Jahre 1870 nach den Plänen und unter der Leitung des Central-Inspectors für den Baudienst, R. v. Stockert (s. Nr. 941) ausgeführte Kohlenbahnhof ist nunmehr auf einen Fassungsgehalt von zwei Millionen Centnern angewachsen. Die für sämmtliche Bahnhofs-Anlagen in Anspruch genommene Fläche betrug im Jahre 1838 ca. 24.870 m^2 und im Jahre 1900 788.952 m^2; die Geleise hatten anfänglich eine Länge von 1887 m, zu Ende 1900 hingegen eine solche von 73.624 m. — (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

1407)—1408) Bilder (in Rahmen): Photographien von Locomotiven der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar:

1407) Tender-Locomotive Nr. 925 »Bierau«; gebaut 1888 für die gesellschaftlichen Vicinalbahnen von der Locomotiv-Fabrik vorm. G. Sigl in Wiener-Neustadt. Die Maschine hat drei gekuppelte Achsen, von welchen die rückwärtige Kuppelachse unter der Feuerkiste lagert; der Rahmen liegt innen, ebenso die Steuerung (Bauart Allan).

1408) Compound-Gütereilzug-Locomotive Nr. 524; gebaut 1891 von der vorhergenannten Fabrik. Diese Locomotive ruht auf drei gekuppelten Achsen, von welchen die letzte unter der Feuerkiste liegt. Der Rahmen befindet sich innerhalb der Räder, ebenso die Allan'sche Steuerung. Anfahr-Vorrichtung nach System Lindner, deren Princip darin besteht, dass bei ganz ausgelegter Steuerung ein Hahn geöffnet wird, welcher gedrosselten Frischdampf in den Niederdruck-Cylinder ausströmen lässt.

Die Hauptdimensionen sind auf den Bildern angegeben.

1409) Kupplungsmuffe für das elektrische Intercommunications-Signal, System W. Rayl (k. k. Regierungsrath und Maschinendirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) aus dem Jahre 1889/90. — Der Vacuumbremse angepasst, bewirkt das beregte System die gleichzeitige Verbindung der Schlauchmuffen jener Bremse und der in die Muffen eingelegten Drahtleitung, wodurch eine durch den ganzen Zug gehende isolirte Leitung gebildet wird, während zur Herstellung der nicht isolirten Rück-, respective Erdleitung die Bremskuppelmuffen selbst, beziehungsweise die Wagengestelle dienen. Das Rayl'sche Intercommunications-Signal wurde zuerst bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und sodann über Anordnung des Handelsministeriums vom 5. April 1890 bei allen österreichischen Bahnen eingeführt. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

1410) Buch (gebunden, braune Leinwand mit Golddruck): »Die ersten fünfzig Jahre der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 1836—1886«. Diese, von der Gesellschaft anlässlich ihres fünfzigjährigen Jubiläums im Jahre 1886 ausgegebene Denkschrift enthält: einen Umriss der Geschichte der Gründung (1836) und des Baues dieser Bahn bis zur Vollendung der Privilegiallinie im Jahre

1858, dann ihrer weiteren Ausgestaltung bis zum Ablaufe des fünfzigjährigen Privilegiums (1886); statistische Nachweisungen über die Leistungen und finanziellen Ergebnisse in dieser ganzen Zeit, sowie über die Entwicklung der Grossindustrie längs der gesellschaftlichen Linien und der Kohlen-Production, ferner die Bildnisse Ihrer Majestäten der Kaiser Ferdinand und Franz Josef I., dann der beiden Gründer des Unternehmens, Professor Franz Xaver Riepl und Salomon Freiherr von Rothschild und m. a. Illustrationen. Eine sehr interessante Beigabe ist auch das Facsimile eines von Newcastle upon Tyne, 23. März 1830 datirten Schreibens der Firma Robert Stephenson & Comp. an Professor Riepl, welches den damaligen Ansichten über die Anwendbarkeit der Locomotive für den Bahnbetrieb Ausdruck gibt.

* * *

1411) Album (braunes Leder mit Golddruck) enthaltend Zeichnungen (102 Blatt) der von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (beziehungsweise ursprünglich der Wien-Raaber Bahn) in den Jahren 1840—1888 gebauten 2005 Locomotiven. Das Vorwort enthält den Nachweis, an welche Unternehmungen des In- und Auslandes und in welcher Anzahl die Maschinen geliefert wurden. Auf jeder einzelnen Zeichnung sind die Nummern der Type, das Baujahr und die Constructions-Verhältnisse der dargestellten Locomotive angegeben.

1412) Eisernes Faltenrad, System Martinek, aus dem Jahre 1893; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Der Faltenradkörper ist ein Mittelding zwischen Speichen- und Scheibenrad. Die Faltung des aus Martineisen gegossenen Radkörpers macht es möglich, die fertig gegossene Scheibe zu überpressen und auf diese Weise, bei geringen Kosten und geringem Gewichte ein dem Walzenscheibenrade ebenbürtiges Product zu erzielen. Die Faltung gewährt eine bessere Unterstützung des Radreifens und eine grössere Widerstandsfähigkeit des Rades gegen seitliche Stösse. — Der Erfinder, Anton Martinek, ist General-Inspector der österr. Eisenwerke der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. (Geschenk dieser Gesellschaft.)

* * *

1413) Tableau (in Rahmen): Situationsplan und vergleichende Darstellung des Bahnhofes der Südbahn in Innsbruck nach dem Bestande vom Jahre 1858 und 1893; farbige Handzeichnung, angefertigt für die Tiroler Landesausstellung Innsbruck 1893. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1414) Bild (in Rahmen): Wohngebäude für das Dienerpersonale der Südbahn in Innsbruck, farbig angelegte Lithographie, Längen- und Seitenansicht, Schnitte, Grundrisse, Situation; angefertigt für die Tiroler Landesausstellung Innsbruck 1893. Die Südbahn baute im Jahre 1886 drei solche Häuser, dieselben sind dreistöckig und umfassen je sechzehn, aus Zimmer, Cabinet und Küche bestehende Wohnungen à 43·8 m² Flächeninhalt; der jährliche Miethzins für eine der Wohnungen beträgt *K* 210—240. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1415) Bild (in Rahmen): Wohngebäude für das Dienerpersonale der Südbahn in Lienz (Pusterthalbahn); farbig angelegte Lithographie (Längen- und Seitenansicht, Schnitte, Grundrisse, Situation); angefertigt für die Tiroler Landesausstellung Innsbruck 1893. Die im Jahre 1886 errichtete Wohnungsanlage in Lienz zählt vier zweistöckige Häuser mit zusammen fünfzehn Wohnungen, von denen sechs aus Zimmer, Cabinet und Küche, weitere sechs aus Zimmer und Küche und drei blos aus einem Zimmer bestehen; der jährliche Miethzins ist je nach Grösse und Lage der Wohnung von K 60—226 abgestuft. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1416) Grosse Detailkarte (in Rahmen) der Südbahnlinien Innsbruck—Bozen und Villach—Franzensfeste, d. h. der Brenner- und der Pusterthalbahn; angefertigt für die Tiroler Landesausstellung Innsbruck 1893. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1417) Mappe mit photographischen Abbildungen von Baulichkeiten und Landschaften an der Südbahn; aufgenommen ca. 1890—1895, u. zw.: 1. Bahnhof Matzleinsdorf; 2.—3. Trace der elektrischen Bahn in der Vorder- und Hinterbrühl; 4. Bahnhof in Spital an der Drau; 5. Viaduct bei Franzensfeste; 6. Blumau bei Bozen; 7. Wassertunnel bei Gossensass; 8. Schmiernerthal bei Gries am Brenner; 9.—10. Strecke bei St. Jodok am Brenner; 11. Sillthal vor Innsbruck.

1418) Tableau (auf Rahmen gespannt), darstellend die im Jahre 1898 vorgenommene Verlängerung des Egydi-Tunnels auf der steierischen Strecke der Südbahnlinie Wien—Triest; farbige Handzeichnung (Situation, Längen- und Querschnitt der neuen Anlage, Lehrbogen etc.) angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Die Tunnelverlängerung war durch Rutschungen im nördlichen Voreinschnitte veranlasst worden. Bei ihrer Durchführung fand zum ersten Male ein Betongewölbe mit eingelegten eisernen Bogenträgern als Lehrgerüst zur Ueberwölbung eines offenen Bahneinschnittes Anwendung und es entfiel daher jeder Gerüsteinbau im Lichtraumprofile. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1419) Album (grüne Leinwand mit Golddruck) enthaltend 14 lithographirte Zeichnungen der Entwicklung des Oberbaues auf den Linien der Südbahn in der Zeit von 1844—1897; angefertigt für die retrospective Ausstellung in Paris 1900. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1420) Mappe, enthaltend eine Zeichnung und eine Photographie von Locomotiven der Südbahn. Die Zeichnung betrifft eine Güter-Locomotive mit sechs gekuppelten Rädern, gebaut 1884 von der Maschinenfabrik der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, die Photographie hingegen eine ungekuppelte Tenderlocomotive, gebaut 1889 von der eben genannten Fabrik. Die Constructions-Verhältnisse sind auf den Bildern angegeben.

1421)—**1422)** Bilder (in Rahmen): Photographien der durch Elementarereignisse in der Nacht vom 18. August 1891 verursachten Zerstörungen an der Brennerbahn bei Kollmann (zwischen den Stationen Waidbruck und Atzwang.) — Infolge heftiger Regengüsse führte der mächtig angeschwollene Kollmannsbach Unmassen Gerölle in den Eisack, welche in Gemeinschaft mit den gleichzeitig eingetretenen Bahnrutschungen den Fluss verlegten und stauten. Die austretenden Wasser verwüsteten die beiderseitigen Ufer und zerstörten den Bahnkörper auf eine Länge von mehr als 400 m. Zugleich wurde derselbe nächst der Haltestelle Kastelruth völlig vermuhrt. Die nach dem Durchbruche der Flusssperre gleich am 19. August begonnenen Arbeiten zur Freimachung und Wiederherstellung der Bahn dauerten mehrere Wochen lang, doch konnte der Verkehr mit Hilfe eines Pro-

visoriums schon nach wenigen Tagen aufgenommen werden. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1423) Mappe, enthaltend eine vergleichende Gegenüberstellung der Fahrordnungs-Graphicons, bezw. der Verkehrsdichtigkeit der Wien-Gloggnitzer Bahn im Juli und August 1843 und der Südbahn-Localstrecke im Mai 1896.

* * *

1424) Wandkarte (auf Leinwand aufgezogen): Vergleichende Darstellung der Länge, Bauzeit und Kosten des bedeutendsten österreichischen Eisenbahn-Tunnels (Arlberg) mit jenen der übrigen drei grössten Eisenbahn-Tunnels Europas. — Das Graphicon weist folgende Daten auf: Monte Cenis-Tunnel, Länge 12.234 m, Bauzeit 14 Jahre und 1 Monat (August 1857 bis September 1871), Kosten 75 Millionen Francs (= *K* 5,520.000 pro km); Gotthard-Tunnel, Länge 14.913 m, Bauzeit 9 Jahre und 2 Monate (October 1872 bis November 1881), Kosten 60 Millionen Francs (= *K* 3,720.000 pro km); Arlberg-Tunnel, Länge 10.260 m, Bauzeit 3 Jahre und 7·5 Monate (Mitte November 1880 bis Ende Juni 1884), Kosten 16 Millionen Gulden (= *K* 3,100.000 pro km); Simplon-Tunnel, Länge 20.000 m, Bauzeit angenommen mit 7 Jahren, Kosten veranschlagt mit 73 Millionen Francs (= *K* 1,760.000 pro km).

1425) Tafel (in Rahmen): darstellend die bedeutenderen Wasserscheiden-Uebergänge der von 1848—1888 gebauten österreichischen Eisenbahnen, und zwar: bezeichnet die Farbe roth das Gebiet der Alpen, schwarz jenes der Karpathen und blau das Gebiet des böhmisch-mährischen Gebirges; angefertigt für die Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888. Vergleichshalber sind auch die ausländischen Alpenbahnen über den Mont Cenis und Gotthard eingetragen. Die Uebersicht zeigt, dass die Brennerbahn den Pass an der höchsten Stelle, 1370 m, und die Arlbergbahn (Tunnel) das Gebirge in einer Höhe von 1310 m über dem Meere übersetzt, während die Mont Cenis-Bahn eine Höhe von nur 1295 m, die Pusterthalbahn (bei Toblach) 1210 m, die Gotthardbahn (Tunnel) 1154 m, die Salzburg-Tiroler Bahn (bei Hochfilzen) 968 m und die Semmeringbahn 898 m ersteigen. Noch tiefer liegen die Bahn-Uebergänge im Gebiete des böhmisch-mährischen Gebirges und in den Karpathen.

1426) Buch (in braunem Ledereinband mit Golddruck): »Ausstellung der österreichischen Eisenbahnen unter Rücksichtnahme auf die Entwicklung derselben in den Jahren 1848—1888.« Das Buch bildet den zweiten Anhang zum »Kataloge der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888« und enthält das Verzeichnis der damals in der Eisenbahn-Abtheilung ausgestellt gewesenen Objecte, welchem eine geschichtliche Skizze der Entwicklung des österreichischen Eisenbahnwesens vorausgeht und zahlreiche einschlägige statistische Tabellen nachfolgen. Ausser diesen sind noch als Beilagen vorhanden: eine den Umfang und Entwicklungsgang der österreichischen Eisenbahnen veranschaulichende Karte, und ein bezügliches Graphicon, Tafeln mit Zeichnungen hervorragender Brücken und Viaducte, dann der fortschreitenden Ausgestaltung der Schienenprofile, graphische Darstellungen der Auswechslungs-Verhältnisse imprägnirter und nichtimprägnirter Schwellen, Nachweise des Standes der Altersversorgungsfonde und der Kranken-Cassen etc. etc.

1427) Album (brauner Einband mit Golddruck): enthaltend 42 von dem Oberofficial der österreichischen Staatsbahnen Franz Hölzelhuber in Wasserfarben ausgeführte Skizzen der in der Eisenbahn-Abtheilung der Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888, exponirt gewesenen — in dem unter Nr. 1426 angeführten Kataloge aufgezählten — Objecte, sowie eine Reihe der jenem Kataloge beigegebenen Zeichnungen und statistischen Nachweisungen. Sämmtliche Abbildungen sind mit erläuternden textlichen Angaben versehen. (Geschenk des Herrn Oberofficials Franz Hölzelhuber.)

1428) Carton (grüne Leinwand mit Golddruck), enthaltend eine Sammlung heliographischer Abbildungen der aus den Fabriken von F. Ringhoffer in Smichow (Prag), seit der 1852 erfolgten Betriebseröffnung der dortigen Wagenbauanstalt, hervorgegangenen Eisenbahn-Fahrzeuge. Die Sammlung wurde für die Weltausstellung Paris 1900 aufgelegt. (Geschenk der Firma J. Ringhoffer.)

1429) Modell: Brückenwage ohne Geleise-Unterbrechung, System Krützner, mit der von Schember & Söhne durchgeführten Vervollkommnung (Innen- statt Aussen-Angriff etc.); angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Diese Bauart macht das

Fahrgeleise ganz unabhängig von der Construction der Waage, indem beim Auslösen der letzteren eigene Tragschienen die Fahrzeugräder so weit abheben, dass die Waage frei spielen kann. Die erste nach den Angaben des Eisenbahn-Ingenieurs Krützner construirte Waage ging zu Beginn des Jahres 1877 aus der Fabrik von C. Schember in Wien hervor und figurirte in der damaligen gewerblichen Ausstellung; ihre erste praktische Verwendung fand die Waage jedoch erst Mitte Juli 1880 in der Station Erbersdorf der staatlichen Linie Erbersdorf—Würbenthal. Dort machten sich auch die in dem »Aussenangriff« gelegenen Mängel bemerkbar, was dem technischen Leiter der Schember'schen Fabriken, G. Michel, Veranlassung gab, eine neue Type mit »Innenangriff« zu construiren, deren erstes Exemplar im Juli 1881 in der Station Oderberg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Aufstellung gelangte. Durch weitere von derselben Seite bewerkstelligte Verbesserungen wurde die Waage so ausgestaltet, wie sie in dem Modelle dargestellt ist. Die an und für sich zusammenhängende und nicht hohe Construction, welche nur ein einfaches, seichtes, daher billiges und unschwer zu entwässerndes Fundament erfordert, wie auch die leichte Uebertragbarkeit der Waage von einem Standplatze auf den andern, förderten ihre seit 1892 stets wachsende Verbreitung. (Geschenk der Brückenwaagen- und Maschinen-Fabriken von C. Schember & Söhne in Wien-Atzgersdorf.)

1430) Diplom (in Rahmen) der Columbia Weltausstellung in Chicago 1892/93, welches bekundet, dass die Vereinigten Staaten von Nordamerika die Commission jener Ausstellung ermächtigt hat, für besondere Verdienste eine Medaille zu verleihen und dass vermöge dessen den österreichischen Eisenbahnen für die von ihnen ausgestellten Photographien, Zeichnungen und statistischen Ausweise, welche über das österr. Eisenbahnwesen Aufschluss geben, eine solche Medaille zuerkannt wurde (s. die nächste Nummer).

1431) Medaille, zuerkannt den österreichischen Eisenbahnen von der Jury der Weltausstellung Chicago 1892/93 (s. d. vorherg. Nummer); Bronce, 75 mm. A.: Columbus mit einigen Gefährten an das Land tretend; Inschrift: Christof Columbus, 12. October 1492. — R.: Inschrift: in englischer Sprache: Columbia Weltausstellung

zur Erinnerung an die vor vierhundert Jahren erfolgte Landung Columbus. 1892—1893. Oesterreichische Eisenbahn-Ausstellung. Die Medaille ist in einen Pelucherahmen eingelassen und in einem Aluminiumkästchen verwahrt.

1432) Tableau mit Modellen (verschiedener Grösse) des »Reflexions-Wasserstands-Anzeigers«, System Klinger, aus dem Jahre 1893; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. Dieser in den letztverflossenen Jahren auch schon bei einigen Locomotivkesseln versuchte Apparat besteht aus einem mit Schauglas versehenen Metallrohre, welches wie ein Glasrohr in die Wasserstandköpfe eingesetzt wird. Die in das Schauglas eingeschliffenen Facetten bewirken im Wasserraume totale Reflexion, durch welche sich dieser von dem hell verbleibenden Dampfraume auffallend unterscheidet. Das Klinger'sche System vermeidet die Gefahr, welche aus der Gebrechlichkeit der bei den gewöhnlichen Wasserstandsanzeigern verwendeten Glasröhren entspringt und bietet den Vortheil, den jeweiligen Wasserstand mit grosser Deutlichkeit erkennen zu lassen.

1433) Mappe mit Erinnerungen an die vom 1. bis 3. August 1894 zu Graz stattgefundene General-Versammlung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen, u. zw.: *a*) Programm der Versammlung und der zu ihren Ehren veranstalteten Festlichkeiten; jede Seite des Heftes ist mit künstlerisch ausgeführten Lithographien von Ansichten aus Graz (Landhaushof, Hauptplatz, Theater, Hilmteich, Südbahnhof etc.), Leoben, Eisenerz etc. geziert. *b*) Speise- und Musikordnung für die am 1. August von den österreichischen Eisenbahnen angebotene Festtafel im Grazer Redoutensaale. *c*) Ursprünglicher Entwurf des Programmes.

1434) Bild (in Rahmen) darstellend den Genius des Fortschrittes, schwebend über einem geflügelten Rade und geleitet von zwei Amoretten, welche die neueste Type der Locomotiven der k. k. Staatsbahnen tragen. Die Allegorie wurde von dem Wiener Künstler A. Trentin im Jahre 1896 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr. ungar. Monarchie« gemalt.

1435) Mappe, enthaltend elf Original-Cartons von Allegorien, Emblemen, Vignetten etc.; gemalt 1897 von dem Wiener Künstler

Erwin Pendl u. A. zu Illustrationszwecken für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

1436) Mappe mit photographischen Abbildungen einiger in Oesterreich erzeugten Arbeitsmaschinen für Eisenbahnwerkstätten, aufgenommen 1897 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«. Inhalt: 1. Zehnspindelige Bohrmaschine mit gemeinsam verstellbaren Spindeln zum gleichzeitigen Bohren von Nietlöchern in Kesselblechen: 2. sechsfache Mutterschneidmaschine für Gewinde; 3. Schraubenschneidmaschine (System Sellers) für Witworth- und Kuppelungsgewinde; 4. einfache selbstthätige Fräsmaschine; 5. ebensolche freistehende Maschine mit vertical verstellbarem Fräsapparat und mit einem der Länge und Quere nach verstellbaren und im Kreise drehbaren, runden Tische; 6.—8. doppelte Tyres-Fräsmaschine zum Fräsen der Wagenräder-Laufkränze, mit Façonfräsern, Pumpe und Druckleitung.

1437) Mappe mit photographischen Abbildungen von militärischen Uebungen der Anlage und Benützung der Eisenbahnen; aufgenommen im Jahre 1897. Inhalt: 1.—5. Einwaggonirung von Infanterie auf dem Westbahnhofe in Wien; 6. Ein- und Auswaggonirung von Cavallerie auf dem Matzleinsdorfer Bahnhofe in Wien: 7. Verladung von Militärfuhrwerk; 8.—9. Verladung von Festungsgeschützen; 10.—14. Bau hölzerner Nothbrücken durch das k. u. k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regiment; 15. Anlage einer Feldbahn; 16. Legung des Oberbaues; 17. Anlage eines feldmässigen Bahnhofes; 18. Bau einer »Eiffelbrücke« (so benannt nach dem bekannten französischen Constructeur Eiffel). Diese Brücke, ist ein Parallelträger und zusammengesetzt aus je drei Meter langen Bestandtheilen, welche mittels Schrauben verbunden werden; 19. Bau einer sogen. »Bockbrücke« (benannt nach dem Geniehauptmann Bock), welche zulässt, die Fahrbahn unten, oben oder in der Mitte zu legen; 20. »Herbertbrücke« (benannt nach dem Pionnierhauptmann Herbert); 21.—22. »Kohnbrücke« (benannt nach dem Oberingenieur Kohn), ähnlich der »Eiffelbrücke«, jedoch leichter aufstellbar und von grösserer Festigkeit; 23.—24. Anlage eines Feldtelegraphen; 25. Betriebszimmer des k. u. k. Eisenbahn- und Telegraphen-Regimentes,

(ausgestattet nach Muster der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) zur gründlichen Belehrung der Mannschaft, unter thunlichster Anwendung des Anschauungs-Unterrichtes.

1438) Kleines Portefeuille aus schwarzem Leder, geziert mit Metallbeschlägen (Flügelrad, »eiserner Mann« von der Thurmspitze des Wiener Rathhauses und emaillirtes Wappen der Stadt Wien) und enthaltend Erinnerungen an die zu Wien stattgefundene europäische Fahrplan-Conferenz vom 9. und 10. December 1897, nämlich: *a)* Programm für die Conferenz und die zu Ehren derselben veranstalteten Festlichkeiten; *b)*—*d)* Einladungen zu dem Diner im städtischen Cursalon am 9. December, zum Ausfluge auf den Kahlenberg am 10. December und zur Fahrt auf den Semmering am 11. December — sämmtlich lautend auf den Namen des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Alfred Freiherrn von Buschman; *e)* Illustrirter Führer von Wien; *f)* Plan der inneren Bezirke von Wien; *g)* Menu und Musikprogramm für das Diner im Cursalon. (Geschenk des genannten Herrn Ministerialrathes.)

1439) Collection sämmtlicher bisher ausgegebenen Hefte und Nachträge des Sammelwerkes: »Officieller Kilometerzeiger mit Uebersichts-Skizzen zu den allgemeinen und Militär-Tarifen der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, nebst Stations-Verzeichnis der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.« Dieses von A. Bechtel, Ober-Revidenten der Prag-Duxer Eisenbahn im Jahre 1880 begründete und seit 20. Juni 1892 von dem derzeitigen Ober-Revidenten der k. k. österr. Staatsbahnen, F. Smolik, weitergeführte, beziehungsweise unter Controle der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen redigirte Werk enthält ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis aller Stationen der österr.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen, wie auch der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die genaue Angabe der Entfernung jeder Station jedes einzelnen Bahngebietes bis zu den Anschluss-, beziehungsweise Uebergangs-Stationen der Nachbarbahnen, ferner die Situationspläne jeder einzelnen Bahn und des Donaulaufes von Regensburg bis zum Schwarzen Meere, nebst Angabe der Bahnanschlüsse der betreffenden Schiffsstationen und schliesslich eine Uebersichtskarte der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen

Eisenbahnen. — Vermöge alles dessen ist das Werk ein geradezu unentbehrlicher Behelf ebensowohl zur raschen Orientirung über die Anschluss-Verhältnisse der Bahnen, als auch zur Berechnung der Tarifsätze. Seit 1897 ist das Format der Hefte fast doppelt so gross als ehedem.

1440) Sammlung von Waldheim's Ausgabe des officiellen Coursbuches »Der Conducteur«, derzeit 47 Hefte, und zwar je eines oder zwei aus den erschienenen 31 Jahrgängen. Bei seiner erstmaligen Ausgabe im Jahre 1871, war »der Conducteur« ein dünnes Büchlein, späterhin bildete er einen stattlichen Band und veranschaulichte daher schon durch seinen jeweiligen äusseren Umfang das fortgesetzte Anwachsen des heimischen Eisenbahnnetzes und Zugverkehres. Anfänglich ein reines Privatunternehmen der Buch- und Kunstdruckerei R. v. Waldheim in Wien, erhielt »der Conducteur« bald die Eigenschaft einer officiellen Verlautbarung des k. k. Post-Cours-Bureaus, beziehungsweise auch der Bahnverwaltungen und wechselte demgemäss wiederholt seine Bezeichnung. Im Jahre 1874 lautete dieselbe bereits: »Waldheim's Ausgabe des officiellen, im Post-Cours-Bureau des k. k. Handels-Ministeriums redigirten Coursbuches« und von 1875 an: »Officielles Coursbuch der österr.-ungar. Eisenbahnen«; von 1882 an führte er den Titel: »Der Conducteur. Officielles Coursbuch der österr. und ungar. Eisenbahnen«; von 1890 an war er jedoch das officielle Coursbuch der österreichischen Eisenbahnen allein. — Der Inhalt des Buches umfasst: Die Fahrpläne der Eisenbahnen und Dampfschiffe, Reiserouten nach dem Auslande, die Postcourse mit Personenbeförderung, die Fahrpreise, die verschiedenen Combinationen von Billets- und Fahrscheinheften, das Betriebs-Reglement, »Führer an den österr.-ungar. Eisenbahnen«, Zeitvergleichungs-Tabellen, Wiener Fremden-Führer, Wiener Fiaker- und Einspänner-Tarife etc. etc., sowie eine Eisenbahnkarte von Oesterreich-Ungarn und eine Eisenbahn-Routenkarte von Mittel-Europa. — Bis zur Einführung der einheitlichen mitteleuropäischen Zeit richtete sich die Fahrzeit auf der Elisabeth-Bahn nach der Westbahnuhr, auf den Tiroler Linien der Südbahn und auf der Vorarlberger Bahn nach der Münchener Zeit, auf den galizischen Bahnen nach der Lemberger Zeit; auf den anderen österreichischen Bahnen nach der Prager Zeit und auf den ungarischen Bahnen nach der Pester Zeit. Die Nachtstunden waren in den Fahr-

plänen ursprünglich durch blau gedruckte Ziffern, von 1874 an aber durch schwarzen Zifferndruck auf blauem Grunde kenntlich gemacht; seit 1887 geschah dies durch Unterstreichung der Minutenziffern. — Die Neuerung, dass die Stationsnamen in die Mitte der Fahrpläne gestellt und die nach aufwärts und abwärts zu lesenden Fahrzeiten daran beiderseits angereiht werden, war seit 1891 allgemein durchgeführt. — Der Conducteur erschien zehnmal im Jahre. Der Preis eines Heftes bezifferte sich bis 1873 auf 25 kr., sodann auf 40 kr.; von 1875 an auf 50 kr., seit 1898 auf 60 kr. Im Jahre 1887 wurde auch die sogenannte kleine Ausgabe zum Preise von 30 kr. veranstaltet, welche lediglich die Fahrpläne der Eisenbahnen und Dampfschiffe enthält. — Mit Beginn des Jahres 1902 trat eine neue Aenderung ein, indem vorerst die für den Bedarf der Bahnen bestimmte Ausgabe in gelbem Umschlage und unter dem Titel: »Oesterreichisches Coursbuch. Officielle Ausgabe« (nebst dem Beisatze: früher der Conducteur) erscheint. Seitdem kostet das Buch K 1.40.

1441)—1445) »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie« (fünf Bände in segeltuchfarbiger Leinwand und blauem Lederrücken mit Golddruck), als Festschrift aus Anlass des fünfzigjährigen Regierungs-Jubiläums Sr. Majestät des Kaisers Franz Joseph I., herausgegeben vom Oesterreichischen Eisenbahnbeamten-Vereine 1898—1899 bei Karl Prochaska (Wien, Teschen, Leipzig). — Das in seiner Art einzig dastehende Werk ist die Frucht jahrelanger mühevoller Arbeit vieler heimischer Fachmänner aus den Reihen der Eisenbahnbeamten der verschiedensten Dienstzweige und Rangstellungen; es enthält eine mit reichem Bilderschmucke ausgestattete, umfassende Darstellung des Entwicklungsganges des Eisenbahnwesens der österr.-ungar. Monarchie und wurde (in einer Ende November 1898 vollendeten, besonderen Prachtausgabe), als bescheidener Ausdruck ehrerbietiger Huldigung aus dem Kreise der Eisenbahnbeamten, während der Jubiläumstage an allerhöchster Stelle überreicht. Von dem Ertrage des Werkes wurden *K* 30.000 für humanitäre Zwecke, nämlich Schaffung eines Fondes zur Errichtung von Curstipendien bezw. eines Curhauses für kranke Eisenbahnbeamte, bestimmt. — Die vorliegenden Bände waren in der Weltausstellung Paris 1900 exponirt.

1446) Katalog der Gruppe (VI): »Ingenieur- und Eisenbahnwesen« der österreichischen Abtheilung der Weltausstellung Paris 1900, umfassend auch die von den k. k. Staatsbahnen im Vereine mit den Privat-Eisenbahngesellschaften veranstaltete retrospective Ausstellung. Dieser letztere Katalogs-Abschnitt setzt sich zusammen: einerseits aus einer Reihe von Abhandlungen und Illustrationen derjenigen Objecte, welche Erfindungen, Verbesserungen und Leistungen betreffen, mit denen Oesterreich zu den Fortschritten des Eisenbahnwesens im neunzehnten Jahrhundert beigetragen hat, und für welche es die Priorität in Anspruch nehmen kann, — anderseits aus dem Verzeichnisse der bezüglichen Ausstellungs-Objecte.

1447) »Officieller Führer durch die österreichischen Abtheilungen der Weltausstellung Paris 1900.« — Die Gruppe VI: Ingenieurwesen und die retrospective Ausstellung sind auf Seite 110—112 behandelt. Der Plan der »Annexe de Vincennes«, in welchen die österr. Objecte des Eisenbahnwesens untergebracht waren, ist dem Texte »des Führer« vorangestellt.



Schienensammlung im Saale IV.

Special-Sammlung A.

Schienen, Oberbau-Anordnungen und Befestigungsmittel.

I. Aelteste Constructionen.

1) Gusseiserne Fischbauchschiene; älteste Form, 1·25 m lang, war 1790 bis 1810 in England auf einer Kohlenbahn verwendet gewesen und anlässlich der Vorarbeiten für die erste österreichische Eisenbahn (Linz-Budweis), also beiläufig 1822 bis 1824, wahrscheinlich durch F. A. Ritter von Gerstner angekauft worden, um als Musterstück zu dienen.

2)—3) Zwei nach Art des vorerwähnten englischen Originales im Jahre 1825 für die Linz-Budweiser Bahn angefertigte gusseiserne Fischbauchschienen mitsammt den gusseisernen Stühlen in denen sie auf Steinwürfelunterlagen geruht hatten.

4) Gusseiserne Rillenschienen auf Langschwellen, stammend von dem im Jahre 1825 auf der Linz-Budweiser Bahn verlegten Oberbau. Zur Unterstützung der Schiene ist am Stosse eine eiserne Unterlagsplatte eingezogen. Letztere Anordnung erscheint hier zum erstenmale. Dieser Oberbau fand nur in den gepflasterten Strassen der Städte (Budweis, Linz etc.) Anwendung.

5) Flachschiene aus Eisen 3·79 m lang, 66 mm breit, 33 mm hoch, auf Langschwellen mittels geschmiedeter Nägel befestigt; verlegt vom Jahre 1825 an auf den Linien der Budweis-Linz-Gmundener-Pferdeeisenbahn und in Verwendung geblieben bis zur Einführung des Locomotivbetriebes auf diesen Linien, d. i. auf der (schmalspurigen) Lambach-Gmundener Bahn bis 1855 und auf der Linz-Budweiser Bahn bis 1871/1872.

6) Flachschiene mit Rille und Seitenleisten, System Laubat, 70 mm breit, auf Langschwellen mittels schmiedeiserner Nägel befestigt. Die Leisten verhinderten die seitliche Verschiebung der Schiene auf den Langschwellen. Diese Schienenart wurde im Jahre 1835 auf der Pferdebahn Linz-Budweis eingelegt.

7) Flachschiene aus Eisen, 3·793 m lang, 33 mm hoch, 66 mm breit und pro laufenden Meter je 16·124 kg schwer; sie war auf Langschwellen mit schmiedeisernen Nägeln befestigt und kam 1837 auf einer 11·38 km langen Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Einlegung. (Geschenk dieser Bahn.)

8) Gusseiserne pilzförmige Schiene. Dimensionen: 4·741 m Länge, 93·8 mm Höhe, 54 mm Kopfbreite, 18 mm Stegdicke; Gewicht: 19·064 kg pro laufenden Meter. Dieselbe ruhte in gusseisernen Stühlen auf Langschwellen oder Steinunterlagen und gelangte 1838 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zur Verwendung. (Geschenk dieser Bahn.)

9)—10) Zwei gusseiserne Rillenschienen mit einseitigem Steg. Deren Befestigung in gusseisernen Stühlen geschah mittels Holzkeile; als Unterlagen dienten Steinwürfel oder Langhölzer. In Verwendung gewesen ab 1838 auf der Linz-Budweiser Pferdebahn, jedoch wegen der häufigen Brüche alsbald aufgegeben.

II. Constructionen mit ruhendem Schienenstoss.

11) Eisenschiene (preussisches Profil). Dimensionen: 92 mm Höhe, 56 mm Kopfbreite, 101 mm Fussbreite, 19 mm Stegdicke; Gewicht: 29·62 kg pro laufenden Meter; verwendet auf der 1847 gebauten und 1858 an die Nordbahn übergegangenen Myslowitzer Grenzstrecke, unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen und blosser Befestigung mit Hakennägeln auf den Stossschwellen. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

12) Eisenschiene (altes Nordbahn-Profil). Dimensionen: 5·689 m Länge, 105·4 mm Höhe, 59·2 mm Kopfbreite, 117·6 mm Fussbreite, 22 mm Stegdicke; Gewicht: 37·076 kg pro laufenden Meter. Bei ihrer im Jahre 1849 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn begonnenen Einlegung kamen vierlochige Unterlagsplatten mit zwei Rippen zur Verwendung. Bis 1850 fehlte jede Verbindung des Stosses; nachher wurde dieselbe mittels innerer und äusserer Flachlaschen bewerkstelligt. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

13) Eisenschiene. Dimensionen: 5·688 m Länge, 118 mm Höhe, 52 mm Kopfbreite, 118 mm Fussbreite, 24 mm Stegdicke; Gewicht: 42·5 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung von einlochigen Keilplatten auf den Mittelschwellen, unterhalb welchen Langschwellen eingezogen waren. Stossverbindung mittels äusserer

und innerer Flachlaschen. Eingeführt 1852 auf der Semmeringbahn und theilweise bis 1892 in Benützung geblieben. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

14) Eisenschiene (Profil der ersten k. k. Staatsbahnen). Dimensionen: 6·638 m Länge, 107·5 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 111·9 mm Fussbreite, 22 mm Stegdicke; Gewicht: 36·754 kg pro laufenden Meter; verlegt 1856 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

15) Loses Stück einer Eisenschiene nebst dazu gehörigen Laschenschrauben. Dimensionen der Schiene: 68·1 mm Höhe, 39·5 mm Kopfbreite, 65·8 mm Fussbreite, 12·1 mm Stegdicke; Gewicht: 14·2 kg pro laufenden Meter. Diese Type war von 1856 bis 1886 auf der schmalspurigen Lambach-Gmundener Locomotivbahn in Verwendung, und zwar mit festem Stoss.

16) Eisenschiene. Dimensionen: 4·74—6·64 m Länge, 107·5 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 111·9 mm Fussbreite, 22 mm Stegdicke; Gewicht: 36·4 kg pro laufenden Meter; verlegt 1856 auf der Carl Ludwig-Bahn und 1866 auf der Lemberg-Czernowitzer Bahn, überall unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen.

17) Eisenschiene. Dimensionen: 4·743—5·689 m Länge, 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 105·4 mm Fussbreite, 15·4 mm Stegdicke; Gewicht: 35·4 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung achtlochiger Unterlagsplatten ohne Rippen auf den Stoss-, bezw. vier- oder zweilochiger Unterlagsplatten auf den Mittelschwellen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen. Eingeführt gewesen von 1858 an auf den Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Ein gleiches Schienen-Profil wurde 1865 mit Stahlkopf, 1869 aus Puddelstahl und 1872 aus Flussstahl gewalzt.

18) Schiene aus Puddelstahl. Dimensionen, Platten und Laschen wie bei Nr. 14, jedoch Gewicht 37·275 kg pro l. M.; unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen und Atzinger'schen Stosswinkeln (gegen das Wandern der Schienen) verlegt 1865 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. — Den vorzüglichen Zustand dieses durch 35 Jahre hindurch in einer stark befahrenen Schnellzugsstrecke gelegenen Stosses benützt der Regierungsrath und

Baudirector Wilh. Ast als praktischen Beweis für die in seinem an den Pariser Eisenbahn-Congress 1900 erstatteten Referate (s. Nachtrag) auch theoretisch dargelegten Vortheile des ruhenden Stosses. (Geschenk der Kaiser Ferdinands Nordbahn.)

19) Stahlschiene (Nordbahn-Profil A). Dimensionen: 6·6 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 13·2 mm Stegdicke; Gewicht: 30·849 kg pro laufenden Meter. Unterlagsplatten, Stosswinkel und Laschen wie zuvor; verlegt auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1866 aus Puddelstahl, später aus Bessemer- und Martinstahl. (Geschenk der genannten Bahn.)

20) Eisenschiene. Dimensionen: 6·638—7·5 m Länge, 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 35·4 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen. Diese Type kam 1868 auf der Kaiser Franz Josef-Bahn, später auch auf der Prag-Duxer, Pilsen-Priesener, Lemberg-Czernowitzer und Dalmatiner Bahn in Anwendung. Von 1873 an wurde sie auf der Franz Josef-Bahn nach und nach durch eine Stahlschiene gleichen Profiles ersetzt.

21) Eisenschiene. Dimensionen: 6·5—7 m Länge, 122 mm Höhe 60 mm Kopfbreite, 104 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 34·78 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen. Diese Anordnung bestand vom Jahre 1871 an auf der Dux-Bodenbacher Bahn.

22) Eisenschiene. Dimensionen: 5·689—6·638 m Länge, 107·6 mm Höhe, 54·5 mm Kopfbreite, 98·8 mm Fussbreite, 13·2 mm Stegdicke; Gewicht: 28 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit einer Rippe. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen. Diese Anordnung bestand auf der Linie Hohenstadt—Zöptau (nachmals Mähr. Grenzbahn) im Jahre 1872.

23) Eisenschiene. Dimensionen: 5·5—6·5 m Länge, 122 mm Höhe, 60 mm Kopfbreite, 104 mm Fussbreite, 17 mm Stegdicke; Gewicht: 35·5 kg pro laufenden Meter. Unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen und Stossverbindung wie vorher verlegt von 1872 an auf den Linien der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn.

24) Eisenschiene. Dimensionen: 5·5—6·5 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 104 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 32·4 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise auf der Ungarischen Westbahn vom Jahre 1873 an.

25) Stahlschiene. Dimensionen: 5·5—6·5 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 104 mm Fussbreite, 13 mm Stegdicke; Gewicht: 31·125 kg per laufenden Meter; verlegt (gleichfalls in der vorstehend angegebenen Weise) auf der Ungarischen Westbahn vom Jahre 1877 an.

26) Eisenschiene. Dimensionen: 6·5—7·5 m Länge, 122·05 mm Höhe, 59 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 15·4 mm Stegdicke; Gewicht: 35·09 kg pro laufenden Meter; verlegt, wie vorstehend angegeben, ab 1872 auf der Prag-Duxer Bahn.

27) Eisenschiene. Dimensionen: 6·5 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 104 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 33·361 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise auf der Lundenburg-Grussbacher Bahn nach deren Erwerbung durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1876.

III. Constructionen mit schwebendem Schienenstoss.

28) Stahlkopfschiene. Dimensionen: 4·741—6·638 m Länge, 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 16 mm Stegdicke: Gewicht: 36·1 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen. Diese Anordnung bestand von 1865 an auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Bei der ersten Anlage der Salzburg-Tiroler-Bahn (1872—1873) kamen ganz gleiche, jedoch aus Bessemerstahl und in Längen von 7 m erzeugte Schienen in Benützung.

29) Eisenschiene. Dimensionen: 4·741—6·638 m Länge, 109 mm Höhe, 56 mm Kopfbreite, 106 mm Fussbreite, 16 mm Stegdicke: Gewicht: 31·8 kg pro laufenden Meter; verlegt ohne Unterlagsplatten. Stossverbindung wie vorher angegeben. In Verwendung genommen 1868 auf der Kronprinz Rudolf-Bahn. Ein gleiches Schienen-Profil wurde auch mit Stahlkopf, später aus Puddelstahl und im Jahre 1872 aus Flussstahl hergestellt.

30) Stahlschiene (Profil A) wie Nr. 19, jedoch mit schwebendem Stoss; verwendet seit 1870 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

31) Stahlschiene. Dimensionen: 5·689 – 7·5 m Länge, 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 35 kg pro laufenden Meter; verlegt ab 1870 auf der Kaiser Franz Josef-Bahn, unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer Winkel- und innerer Flachlaschen.

32) Eisenschiene. Dimensionen: 5·689 – 6·638 m Länge, 125 mm Höhe, 56 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 35·4 kg pro laufenden Meter; verlegt ohne Unterlagsplatten. Stossverbindung mittels innerer und äusserer Flachlaschen. In Benützung gewesen seit 1871 auf der Vorarlberger Bahn.

33) Eisenschiene. Dimensionen: 5·5—6·5 m Länge, 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 112 mm Fussbreite. 15 mm Stegdicke; Gewicht: 33·54 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung wie vorher angegeben. In Benützung gewesen ab 1872 auf der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau).

34) Eisenschiene. Dimensionen: 5·5—6·5 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 104 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 32·5 kg pro laufenden Meter; verlegt ohne Unterlagsplatten. Stossverbindung, wie vorstehend angegeben. In Verwendung gewesen vom Jahre 1872 an auf der Braunau-Strasswalchener Bahn, Dniester-Bahn, Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn, Rakonitz-Protiviner Staatsbahn etc. etc.

35) Stahlschiene (Nordbahn-Profil B). Dimensionen: 6·6 m Länge, 123·5 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 15 mm Stegdicke; Gewicht: 35·23 kg pro laufenden Meter; verlegt 1872 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer Winkel- und innerer Flachlaschen. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

36) Stahlschiene. Dimensionen: 6—7 m Länge, 125 mm Höhe, 59 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 14 mm Stegdicke; Gewicht: 33 kg pro laufenden Meter; verlegt 1872 in der vorstehend angegebenen Weise auf der Lupkówer Grenzstrecke der Ersten ungar.-galiz. Eisenbahn.

37) Stahlschiene. Dimensionen: 5·5—6·5 m Länge, 118·5 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 109·7 mm Fussbreite, 13·2 mm Stegdicke; Gewicht: 31·7 kg pro laufenden Meter; verlegt, wie vorstehend angegeben (jedoch Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen) ab 1873 auf der Mährischen Grenzbahn (Sternberg-Grulich-Lichtenau).

38) Stahlschiene. Dimensionen: 6·5—7·1 m Länge, 122 mm Höhe, 55 mm Kopfbreite, 104 mm Fussbreite, 13 mm Stegdicke; Gewicht: 32·84 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen. In Benützung gewesen ab 1875 auf der Dux-Bodenbacher Bahn.

39) Stahlschiene. Dimensionen: 5·5—6·4 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite. 112 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 29·1 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise, ab 1876 auf der Eisenbahn Pilsen—Priesen (Komotau).

40) Stahlschiene. Dimensionen: 9·75 m Länge, 122 mm Höhe, 55 mm Kopfbreite, 90 mm Fussbreite, 11 mm Stegdicke; Gewicht: 27·7 kg pro laufenden Meter; gelagert auf eisernen, 270 mm breiten Langschwellen, System Hohenegger. Die Verbindung der Schienenenden erfolgt innen mit Flach- aussen mit Winkellaschen und vier Laschenschrauben. Die Schienenfüsse sind auf den Langschwellen mit Klemmplatten und Schrauben befestigt. An den Schwellenstössen sind Tragschemel angeordnet. Eingeführt 1876 auf der Oesterr. Nordwestbahn.

41) Stahlschiene. Dimensionen: 7—9 m Länge, 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 32·75 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer Winkel- und innerer Flachlaschen. In Benützung gewesen ab 1877 auf der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn

42) Stahlschiene. Dimensionen: 7—10 m Länge, 102 mm Höhe, 50 mm Kopfbreite, 90 mm Fussbreite, 10 mm Stegdicke; Gewicht: 23·7 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten ohne Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Winkellaschen. In Benützung gewesen seit 1877 auf mehreren vom Staate erbauten Secundärbahnen

(Kriegsdorf-Römerstadt, Unter-Drauburg-Wolfsberg etc.) und auf verschiedenen privaten Localbahnen (Chodau-Neudek, Olmütz-Čelechowitz etc.).

43) Stahlschiene. Dimensionen: 5·689—6·638 m Länge, 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 14 mm Stegdicke; Gewicht: 33·2 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer Winkel- und innerer Flachlaschen. In Benützung gewesen ab 1877 auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

44) Stahlschiene. Dimensionen: 6—6·5 m Länge, 112 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 100 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 27·5 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise (jedoch Stossverbindung mittels äusserer und innerer Flachlaschen) im Jahre 1877 auf den Niederösterreichischen Südwestbahnen (jetzt Niederösterreichische Staatsbahnen).

45) Stahlschiene. Dimensionen: 5·5—6·5 m Länge, 104 mm Höhe, 53 mm Kopfbreite, 90 mm Fussbreite, 11 mm Stegdicke; Gewicht: 22·9 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise im Jahre 1877 auf den Niederösterreichischen Südwestbahnen (jetzt Niederösterr. Staatsbahnen).

46) Stahlschiene. Dimensionen: 4·74—6·63 m Länge, 109 mm Höhe, 56 mm Kopfbreite, 106 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 30·3 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen und sonst, wie vorstehend angegeben ab 1878 auf der Kronprinz Rudolf-Bahn.

47) Stahlschiene. Dimensionen: 9—10 m Länge, 96 mm Höhe, 40 mm Kopfbreite, 80 mm Fussbreite, 8 mm Stegdicke; Gewicht: 17·5 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten ohne Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Winkellaschen. In Benützung gewesen ab 1878 auf der Localbahn Elbogen-Neusattel.

48) Stahlschiene. Dimensionen: 7 m Länge, 104 mm Höhe, 47 mm Kopfbreite, 86 mm Fussbreite, 11 mm Stegdicke; Gewicht: 23·5 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung vierlochiger Unterlagsplatten ohne Rippen. Stossverbindung mittels äusserer Winkel- und innerer Flachlaschen. In Benützung gewesen ab 1880 auf der Kremsierer Bahn (jetzt der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehörend).

49) Stahlschiene (Nordbahn-Profil C). Dimensionen: 9 m Länge, 119·5 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite, 11·5 mm Stegdicke; Gewicht: 31·188 kg pro laufenden Meter; verlegt, unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen und Stossverbindung, wie vorstehend angegeben, vom Jahre 1880 an auf Stationsplätzen und minder befahrenen Seitenlinien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

50) Stahlschiene. Dimensionen: 5·68—6·63 m Länge, 109 mm Höhe, 56 mm Kopfbreite, 106 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 30·3 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise ab 1880 auf der Kronprinz Rudolf-Bahn.

51) Stahlschiene. Dimensionen: 7·5 m Länge, 125 mm Höhe, 58 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 35·4 kg pro laufenden Meter; unter Verwendung von Unterlags-Keilplatten mittels Fussschrauben und Klemmplatten auf eiserne Querschwellen befestigt. Dieser vom damaligen Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen Franz Heindl construirte Querschwellen-Oberbau wurde im Jahre 1881 in der Strecke Lambach—Breitenschützing der Kaiserin Elisabeth-Bahn probeweise, sodann 1883 in beide Geleise des Arlberg-Tunnels verlegt, woselbst er bis zu der 1894 erfolgten Auswechslung gegen einen Holzquerschwellen-Oberbau verblieb. Seit 1895 befindet sich der Heindl'sche Oberbau, jedoch mit verstärkten eisernen Querschwellen und Befestigungsmitteln und mit 12·5 m langen Schienen, in der Strecke Hütteldorf—Weidlingau der Linie Wien—Salzburg.

52) Stahlschiene. Dimensionen: 5·5—7 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 30·58 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer Winkel- und innerer Flachlaschen. In Benützung seit 1882 sowohl auf staatlichen wie auch auf privaten Bahnen.

53) Stahlschiene. Dimensionen: 5·5—7·5 m Länge, 130 mm Höhe, 58 mm Kopfbreite, 112 mm Fussbreite, 13 mm Stegdicke; Gewicht: 37·3 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise, ab 1882 auf der Dux-Bodenbacher Bahn.

54) Stahlschiene. Dimensionen: 7·5 m Länge, 125 mm Höhe, 58 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 35·4 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Winkellaschen. In Benützung genommen im Jahre 1883 zuerst auf der Arlbergbahn. Nach Beginn der Verstaatlichung wurde diese Oberbau-Construction auf allen dem Schnellzugsverkehr dienenden Linien der k. k. österr. Staatsbahnen eingeführt. Seit 1890 hatten jedoch die Schienen eine Länge von 12·5 m und dienten ihnen dreilochige Keilplatten zur Unterlage.

55) Stahlschiene von vorstehend angegebenen Dimensionen und mittels Klemmplatten und Fussschrauben nach System Atzinger ohne Unterlagsplatten, direct auf eine eiserne Querschwelle befestigt. Für die Schienenauflager sind auf der eisernen Querschwelle Neigungen von 1 : 16 eingewalzt. Ein solcher Oberbau wurde 1883 versuchsweise auf der Strecke Klosterneuburg—Kritzendorf der Kaiser Franz Josef-Bahn eingelegt, jedoch im Jahre 1893 gegen einen Holzschwellen-Oberbau ausgewechselt.

56) Stahlschiene. Dimensionen: 7·5 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 31·72 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Winkellaschen. In Benützung von 1883 an auf Nebenlinien der k. k. österr. Staatsbahnen.

57) Stahlschiene. Dimensionen: 7·5—9 m Länge, 100 mm Höhe, 50 mm Kopfbreite, 94 mm Fussbreite, 10 mm Stegdicke; Gewicht: 23 kg pro laufenden Meter; verlegt in der vorstehend angegebenen Weise von 1884 an, auf den Linien Chryplin—Husiatyn, Zagórzany—Gorlice, Czernowitz—Nowosielica und auf verschiedenen Localbahnen.

58) Stahlschiene. Dimensionen: 7 m Länge, 102 mm Höhe, 50 mm Kopfbreite, 90 mm Fussbreite, 10 mm Stegdicke; Gewicht: 23·7 kg pro laufenden Meter; nach System Schwind, mittels Klammern, welche durch Eisenkeile festgehalten werden, ohne Unterlagsplatten auf eisernen Querschwellen befestigt. Stoss-

verbindung mittels äusserer Winkel- und innerer Flachlaschen. Verlegt im Jahre 1885 auf der Localbahn Chodau-Neudek.

59) Stahlschiene. Dimensionen: 9—10 m Länge, 96 mm Höhe, 40 mm Kopfbreite, 80 mm Fussbreite, 8 mm Stegdicke; Gewicht: 17·5 kg per laufenden Meter; angeordnet und verlegt in der vorstehend angegebenen Weise ab 1885 auf der Localbahn Chodau-Neudek.

60) Flussstahlschiene (Nordbahn-Profil D). Dimensionen: 9 m Länge, 127 mm Höhe, 58 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 35·34 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Winkellaschen. Eingeführt auf den Hauptlinien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1886. (Geschenk dieser Bahn.)

61) Stahlschiene. Dimensionen: 7—9 m Länge, 110 mm Höhe, 53 mm Kopfbreite, 95 mm Fussbreite, 11 mm Stegdicke; Gewicht: 26 kg pro laufenden Meter. Unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen und der Stossverbindung mittels innerer und äusserer Winkellaschen verlegt seit 1887 auf zahlreichen Localbahnen des staatlichen Betriebsnetzes.

62) Stahlschiene. Dimensionen: 7—9 m Länge, 100 mm Höhe, 50 mm Kopfbreite, 90 mm Fussbreite, 11 mm Stegdicke; Gewicht: 21·75 kg pro laufenden Meter; verlegt in der angegebenen Weise (jedoch Platten ohne Rippen) seit 1890 auf den Localbahnen Nusle-Modřan und Kaschitz-Schönhof-Radonitz.

63) Stahlschiene. Dimensionen: 15 m Länge, 136 mm Höhe, 60 mm Kopfbreite, 120 mm Fussbreite, 18 mm Stegdicke; Gewicht: 43 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung dreilochiger Unterlagsplatten mit zwei Rippen. Stossverbindung mittels äusserer und innerer Winkellaschen. Die Schienenenden sind auf eine Länge von 234 mm auf den halben Querschnitt abgefraist, wodurch der Blattstoss gebildet wird. Diese nach dem Systeme des kgl. preussischen Geheimen Oberbaurathes Rüppel erdachte Construction wurde im Jahre 1891 auf der Strecke Admont—Selzthal der k. k. österr. Staatsbahnen (auf eine Länge von 3 km) in Benützung genommen.

64) Stahlschiene, wie vorstehend angegeben und in gleicher Anordnung, jedoch unter Anwendung einer Blattlänge von blos 45 mm, ebenfalls im Jahre 1891 und in der Strecke Admont—Selzthal versuchsweise verlegt.

65) Stahlschiene (Nordbahn-Profil D) wie Nr. 60, jedoch Länge der Schiene 12·5 m und jene der Schwellen 2·7 m (statt wie allgemein üblich 2·4—2·5 m). Befestigung mittels Keilplatten und vier Schraubennägeln. Stossverbindung mittels sechslochiger Laschen und 22 mm starken Schrauben. Eingeführt auf den Hauptlinien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1893. (Geschenk dieser Bahn.)

66) Stuhlschiene aus Flussstahl. Dimensionen: 12·5 m Länge, 140 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 18 mm Stegdicke; Gewicht: 42·04 kg pro laufenden Meter; verlegt unter Verwendung gusseiserner Stühle (à 19·5 kg per Stück), welche mittels schraubenförmiger verzinkter Stuhlnägel auf den Querschwellen befestigt sind. Stossverbindung durch äussere und innere Winkellaschen. Die Befestigung der Schienen in den Stühlen erfolgt mit Holzkeilen. Diese dem schweren englischen Oberbau-Systeme entsprechende Construction gelangte über Anregung des k. k. Ministerialrathes im Eisenbahnministerium, Alois Staně, im Jahre 1896 auf einzelnen Strecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen zur Anwendung.

67) Stahlschiene. Dimensionen: 12·5m Länge, 125 mm Höhe, 58 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke; Gewicht: 35·4 kg pro laufenden Meter. Bei der Anordnung der Stossverbindung ist statt der äusseren Winkellasche eine 550 mm lange Stossfangschiene angewendet, welche dasselbe Profil besitzt wie die Fahrschiene. Zwischen diesen beiden Schienen liegt ein doppelkopfförmiges Füllstück, und sind sämmtliche Bestandtheile, nämlich: Fahrschiene, Füllstück, Stossfangschiene und innere Winkellasche mittels Schraubenbolzen fest verbunden. Diese Construction gelangte 1897 auf der Wiener Stadtbahn in Verwendung.

68) Stahlschiene, wie vorstehend angegeben. Dieselbe ruht auf einer Stuhlplatte aus Schmiedeisen, welche mittels Holzschrauben (4 Stück) auf den Schwellen befestigt ist. Die Neigung der Schiene wird durch eine auf der Stuhlplatte aufgelegte Keilplatte bewirkt; Fahr- und Stossfangschiene sind mittels Fuss-

schrauben und Klemmplatten auf den Stuhlplatten befestigt. Die richtige Spurweite wird durch eigene Spurerweiterungs-Einlagen erzielt. Wegen der Aufnahme der Stossfangschiene ist die Stuhlplatte auf den Stossschwellen 210 mm, auf den Mittelschwellen dagegen nur 140 mm breit. Diese Construction kam im Jahre 1899 auf der Wiener Stadtbahn in Krümmungen von weniger als 150 m R. zur Anwendung.

IV. Weichen.

69) Schleppwechsel der Budweis-Linz-Gmundener Pferdeeisenbahn. Seine Construction — die älteste in Oesterreich — ist eine sehr einfache; sie besteht lediglich aus der aus einer Flachschiene gehobelten (1·1 m langen) Spitzschiene, welche die anstossende Fahrschiene, mit der sie durch einen Bolzen verbunden ist, untergreift. Solche Vorrichtungen waren in den Stationen der genannten ersten österreichischen Eisenbahn in der Zeit von 1825—1855 im Gebrauche. (Auf dem Wechsel steht ein Original-Personenwagen II. Classe der Linz-Budweiser Pferdeeisenbahn; s. Nr. 55 des allg. Kataloges.)

70) Schleppwechsel, herstammend von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (welche denselben als »Springwechsel« bezeichnet). Die auf Langschwellen liegende Weichenzunge wird mittels Ausrückständers bewegt und festgehalten. Diese Weichenconstruction kam schon bei der ersten Anlage der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1837) zur Anwendung. Wegen Raummangels vorläufig noch nicht ausgestellt. (Geschenk der genannten Bahn.)

71) Wechsel (sogen. »englischer Wechsel«) mit ausrückbaren Zungen, die aus Schienen angefertigt und in gusseisernen Stühlen befestigt sind, welche letztere gleichzeitig auch die Stockschiene aufnehmen. Ein Ende der Zunge ist mittels Bolzens im Wurzelstuhle drehbar eingelassen. Untereinander sind die Zungen durch zwei schmiedeiserne Stangen verbunden. Zur Umstellung dient ein Ausrückständer. Solche Weichen kamen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von ca. 1840 an in Verwendung. Wegen Raummangels vorläufig noch nicht ausgestellt. (Geschenk der genannten Bahn.)

72) Spitzschienenverschluss. System Paravicini Clement. Die auf eine Druckschiene wirkende Radlast stellt einen vollkommenen Anschluss der Wechselzeuge an die Stockschiene her. Eingeführt 1868 auf der Kaiserin Elisabeth-Bahn und seither bei sämmtlichen local gestellten Weichen der Schnellzuglinien der k. k. Oester. Staatsbahnen angewendet.

V. Schienen-Stücke, Profile und Oberbau-Modelle.

73) Barlow-Schiene aus Schmiedeisen, englisches Fabricat; zu Beginn der Vierziger-Jahre beim Baue der k. k. nördlichen Staatsbahnen, u. zw.: auf den Locomotiv-Drehscheiben in Verwendung gewesen und seit 1870 allmälig ausgewechselt.

74) Stück einer Stahlschiene, wie solche in der Zeit von 1874 bis 1891 auf der Salzburg-Tiroler Bahn in Verwendung gewesen. Die Hauptdimensionen dieser Type waren: 7 m Länge, 57 mm Kopfbreite, 125 mm Höhe, 16 mm Stegbreite und 105 mm Fussbreite. Das Stück stammt von einer Schiene, welche in einem Bogen von 300 m R. eingelegt war, und zeigt deutlich die während der siebzehnjährigen Verwendungsdauer erlittene Abnützung.

75) Holzmodell (natürl. Grösse) des Oberbaues, System Zinkl, welches letztere eine ausgiebige Verwendung der alten Schienen bezweckte. Zwei durch Schraubenbolzen verbundene Alt-Schienen sollten nämlich als Querschwelle dienen, auf welche die Fahrschiene, mittels eiserner, durch Schraubenbolzen festgehaltener Haken zu befestigen war. Die gegen Ende der Siebziger-Jahre erdachte Construction gelangte nicht zur praktischen Anwendung.

76—77) Modelle der Oberbau-Construction von Plate, bei welcher statt eiserner Querschwellen Altschienen verwendet werden sollten, u. zw.: in der Art, dass die Stege der Altschienen nach unten einen Winkel bilden und die Schienenfüsse in die Unterlagsplatte für die Fahrschiene eingeklinkt sind, während die beiden anderen Schienenfussenden mit einer Platte zusammengehalten werden. Zur Verbindung der beiden Platten hatten Schraubenbolzen zu dienen. Diese im Jahre 1880 erdachte Construction kam gleichfalls nicht zur praktischen Verwendung.

78—80) Drei Holzmodelle des eisernen Querschwellen-Oberbaues, System Atzinger aus dem Jahre 1883 mit verschiedenen Schienenbefestigungen, u. zw.:

78) ohne Unterlagsplatte mit seitwärts der Schiene angebrachten Spurbeilagen,

79) mit Unterlagskeilplatte und Spurbeilagen,

80) mit Unterlagskeilplatte ohne Spurbeilagen.

81) Stück einer deformirten Schiene (von 125 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 105 mm Fussbreite und 15 mm Stegdicke), welche als Anschlussschiene an die linksseitige Spitzschiene eines Wechsels in der Station Vitis der Linie Wien—Eger gedient hatte und infolge Entgleisung des Courierzuges Nr. 5 am 9. Februar 1886 zertrümmert wurde. Ursache des Unfalles war der durch Schneehindernisse gestörte völlige Zusammenschluss des Wechsels.

82) Deformirte Stahlschiene von 7 m Länge, 120 mm Höhe, 57 mm Kopfbreite, 110 mm Fussbreite, 12 mm Stegdicke und dem Gewichte von 30·50 kg pro laufenden Meter. Dieselbe wurde durch den grossen Lawinensturz vom Sarstein, welcher am 30. März 1888 das Geleise im Koppenthale nächst Aussee auf eine Länge von 60 m zerstörte, deformirt. Die Wucht des damaligen Lawinensturzes muss — wie aus dem Zustande der Schiene ersichtlich ist — eine ungeheuere gewesen sein; auch hat keine der bis dahin im Koppenthale niedergegangenen Lawinen solche Geleisezerstörungen angerichtet.

83) Stück einer Goliathschiene aus Stahl. Dimensionen: 137 mm Höhe, 70 mm Kopfbreite, 136 mm Fussbreite, 21 mm Stegdicke; Gewicht: 54 kg pro laufenden Meter. Diese Type wurde über Anregung der bestandenen k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen im Jahre 1888 im Eisenwerke Witkowitz gewalzt, kam jedoch nicht zur Einführung.

84) Stück einer Stahlschiene (von 109 mm Höhe, 56 mm Kopfbreite, 106 mm Fussbreite, 16 mm Stegdicke und dem Gewichte von 31·8 kg pro laufenden Meter), welche in km 22·5 der Strecke Amstetten—Kl.-Reifling eingelegt war, im August 1890 die deutlich ersichtliche Splitterung erlitten hat und infolge dessen ausgewechselt werden musste.

85) Schwellen-Schiene, System Haarmann, ausgeführt 1891 vom Eisenwerke Osnabrück und verwendet bei den in gepflasterten Strassen liegenden Geleisen des Rangirbahnhofes in Triest.

86) Glaskasten, enthaltend eine Sammlung der auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den ersten fünfzig Jahren ihres Bestandes verwendeten Schienentypen, u. zw.:

Einführungs-Jahr	Bezeichnung des Profiles		Material	Dimensionen in mm				Gewicht in kg pro lfd. m
				Höhe	Kopfbreite	Stegdicke	Fussbreite	
1837	Flachschiene........		Eisen	33	—	—	66	16·124
1837	Pilzschiene..........		Eisen	93·8	54	18	—	19·064
1847	Preussisches-Profil (vgl. Nr. 11)........		Eisen	92	56	19	101	29·62
1849	Altes Nordbahn-Profil .		Eisen	105·4	59·2	22	117·6	37·076
1856	Profil der (ersten) k. k. Staatsbahnen		Eisen	107·5	57	22	111·9	36·754
1866	Nordbahn-Profil...	A	Flussstahl	120	57	13·2	110	30·849
1872		B	Flussstahl	123·5	57	15	110	35·23
1880		C	Stahl	119·5	57	11·5	105	31·188
1886		D	Stahl	127	59	12	110	35·339
1876	Ungarisches-Profil ...		Eisen	120	57	15	107	33·361
1888	Localbahn-Profil der Nordbahn		Flussstahl	104	47	18	86	23·063

(Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

87) Grosses Tableau, darstellend die Entwicklung der Schienen-Profile der österr. Eisenbahnen in der Zeit von 1837—1887; angefertigt von der bestandenen k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen für die Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888.

VI. Strassenbahnschienen.

88) Stück einer Laubatsschiene, welche nach zehnjähriger Verwendung (1865—1875) auf der Wiener Tramway durch Schienen neueren Systemes ersetzt wurde.

89) Stück einer sogenannten Halbmondschiene (Brüssler Profil v. J. 1864). Die Befestigung auf den Langschwellen erfolgte

mittels geschmiedeter Nägel, deren Köpfe in den Schienenkopf versenkt waren. Dieses Profil stand von 1872—1890 auf den Linien der Grazer Tramway in Verwendung.

90) Hartwich-Schiene, 150 mm Höhe, 110 mm Fussbreite, mit angeschraubter Spurrille; Gewicht: 82·805 kg per 1 m Geleise. Verlegt bei der Neuen Wiener Tramway in den Jahren 1880—1885.

91) Completer Stoss einer Hartwich-Schiene, 150 mm Höhe, 110 mm Fussbreite, mit Zahnrädchen an den Muttern der Laschenschrauben und Klemmplatten; Gewicht: ca. 70 kg per 1 m Geleise. Verlegt auf Steinpackung in ungepflasterten Strassen, von der Neuen Wiener Tramway in den Jahren 1880—1885.

92) Completer Stoss einer Hartwich-Schiene, 200 mm Höhe, 100 mm Fussbreite, mit angenieteter Spurrille; Gewicht: 81·921 kg per 1 m Geleise. Verwendet seit 1885 bei der Dampftramway Krauss & Comp. und bei der Neuen Wiener Tramway.

93) Stück einer Flachrillenschiene. Die Befestigung dieser Schiene auf die Langschwelle geschah mittels Nägel, deren Kopf in der Rille versenkt war. Eingeführt 1885 bei der Linzer Tramway.

94) Completer Stoss einer Zwillingschiene, System Haarmann, 130 mm Höhe, 64 mm Fussbreite; Gewicht: ca. 63 kg per 1 m Geleise. Eingeführt 1885 bei der Neuen Wiener Tramway.

95) Zwillingsschiene, System Haarmann, 130 mm Höhe, 70 mm Fussbreite; Gewicht: 65·173 kg per 1 m Geleise. Eingeführt 1885 bei der Neuen Wiener Tramway.

96) Zwillingsschiene, System Haarmann, 130 mm Höhe, 59 mm Fussbreite; Gewicht: 74·333 kg per 1 m Geleise. Eingeführt 1885 bei der Neuen Wiener Tramway.

97) Stück einer Rillenschiene, System Phönix, 150 mm Höhe, 105 mm Fussbreite. Verwendet bei der Wiener Tramway 1889—1898.

98) Stück einer Flachrillenschiene für Langschwellen-Oberbau und seitlicher Nagelung. Verwendet bei der Lemberger Tramway seit 1890.

99) Completes Joch eines Oberbaues auf 1·3 m langen eisernen Querschwellen, mit Vignolschienen, 70 mm Höhe, 60 mm Fussbreite. Eingeführt 1891 bei der Klagenfurter Tramway.

100) Completer Stoss einer Hartwich-Schiene, 190 mm Höhe, 120 mm Fussbreite, mit angeschraubter Spurrille; Gewicht: 103·82 kg per 1 m Geleise. Eingeführt 1891 bei der Wiener Tramway.

101) Stück einer Rillenschiene, System Hartwich; 200 mm Höhe, 100 mm Fussbreite. Eingefüht 1891 bei der Wiener Tramway.

VII. Befestigungsmittel.

102—103) Zwei Schienennägel, welche nach einer mehr als 20jährigen Verwendung (1871—1893) in einem Bogen von 300 m R. der Vorarlberger Bahn ausgewechselt wurden.

104—105) Wurzelstuhlplatten mit je zwei Rippen und vier Löchern; verwendet seit 1882 bei Weichen auf der k. k. Staatsbahnlinie Tarvis—Pontafel.

106—110) Kleinmateriale (neues) zu dem unter Nr. 51 dieser Specialsammlung angeführten eisernen Oberbau, System Heindl, und zwar:

106) Unterlagskeilplatte,
107) Spurbeilage,
108) Fussschrauben,
109) Klemmplatten,
110) Schraubenbolzen.

111—115) Ebensolche Kleinmaterialien in dem Zustande nach ihrer Verwendung von 1883—1891 im Arlberg-Tunnel. Die an ihnen deutlich wahrnehmbare Einwirkung des Rostes war auch die Ursache, dass der eiserne Oberbau in dem genannten Tunnel nicht länger belassen werden konnte (vgl. Nr. 54 dieser Special-Sammlung).

116) Unterlagspannplatte, System Hohenegger, mit Keilklemmplatten, durch welche eine wechselbare Fixirung der Spurweite erzielt wird. Versuchsweise eingeführt seit 1888 auf der Oesterr. Nordwestbahn.

117) Keilförmige Krempen-Unterlagsplatte mit Seitenleisten und den zugehörigen Keilen, System Hohenegger; versuchsweise eingefüht seit 1892 auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn.

118) Gewalzte Stuhlplatte mit Schraubenbefestigung, System A. v. Dormus. Versuchsweise verwendet 1897 auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Special-Sammlung B.

Wagenachslager.

Die im Folgenden beschriebenen Wagenachslager entstammen nicht nur verschiedenen Zeiten, sondern auch verschiedenen Bahnen, und zwar in letzterer Beziehung einerseits der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, andererseits den, seit der Wiedererrichtung des staatlichen Betriebsnetzes, in dasselbe aufgenommenen Bahnen. Aus diesem Grunde wie auch im Hinblicke darauf, dass die Construction der Lager nicht eine einheitliche Entwicklung genommen, sondern bei den verschiedenen Bahnen mannigfache Abweichungen aufweist, wurde die Reihenfolge der Objecte nach deren Herkunft und Einführungszeit geordnet, zugleich aber bei denjenigen, welche von Linien des nunmehrigen staatlichen Betriebsnetzes herrühren, auch die für sie jetzt bestehende Typenbezeichnung angemerkt. Sämmtliche Lager sind in ihrem Längsschnitt dargestellt.

a) Achslager von Wagen der zum staatlichen Betriebsnetze gehörenden Bahnen.

1) Achslager, herrührend von Wagen der Kaiserin Elisabeth-Bahn aus dem Jahre 1864. Ober- und Unterlager sind durch vier Schrauben verbunden; das Lagerfutter ist aus Rothguss, mit Weissmetall ausgegossen und hat federnde Schmierpolster. An der Aussenseite des Lagers ist ein mit vier Stiftschrauben befestigter Deckel vorgesehen. Die Verbindung der Feder mit dem Lager wird durch einen Bolzen bewirkt. Jede Neufüllung erfordert 50 dkg Schmieröl (Type I1).

2) A. L., Kaiserin Elisabeth-Bahn, 1884. Dasselbe besitzt oben eine Lagerschale aus Rothguss unter einem federnden Schmierpolster. Im Lager-Untertheil, welcher mit dem Obertheil durch vier Schrauben zusammenhängt, ist ein Oelsack angebracht. Die

Verbindung der Feder mit dem Lagergehäuse wird durch einen Bolzen bewerkstelligt. Jede Neufüllung erfordert 50 dkg Oel (Type P wurde aufgelassen).

3) A. L., Niederösterreichische Süd-West-Bahnen, 1877. Das Lagerfutter aus Bronce ist mit Composition ausgegossen. Der mit dem Lager-Obertheil durch vier Schrauben verbundene Lager-Untertheil wird im Betriebe mit Lindenspänen angefüllt. Die Feder steht mit dem Lager in keiner festen Verbindung. Verbrauch an Schmieröl: 100 dkg (Type II 4).

4) A. L., Niederösterreichische Süd-West-Bahnen, 1880, wie vorstehend, jedoch Untertheil mit doppeltem Boden. Verbrauch an Schmieröl 120 dkg (Type II 1).

5) A. L., Kronprinz Rudolf-Bahn, 1870. Lagerschale aus Rothguss, mit Composition ausgegossen; Starrschmiere, Verbrauch 95 dkg. Vier lange Schrauben bilden die Verbindung zwischen Feder und Lager (Type III 6).

6) A. L., Kronprinz Rudolf-Bahn, 1876. Der Lager-Obertheil ist mit einer starken Schichte Composition ausgegossen, welche die Lauffläche für den Achsstummel bildet. In das Unterlager werden beim Betriebe Lindenspäne eingelegt. Feder und Lager sind mit einander durch vier Schrauben verbunden (Type III 4).

7) A. L., Kronprinz Rudolf-Bahn, 1879. In diesem Lager ist keine eigene Lagerschale vorgesehen, die Lauffläche für den Achsenstummel bildet ein starker Weissmetallausguss. Der Lager-Untertheil erhält eine Füllung von Lindenspänen. Lager-Ober- und Untertheil, sowie die Feder stehen durch vier gemeinsame Schrauben in Verbindung. Jede Neufüllung erfordert 60 dkg Oel (Type III 2).

8) A. L., Vorarlberger Bahn, 1880. Construction wie bei Nr. 6, nur besteht die Lagerschale aus Bronze und hat Weissmetallausguss. Schmierölverbrauch: 60 dkg (Type IV 2).

9) A. L., Istrianer Staatsbahn, 1877. Das Lagerfutter besteht aus Bronze; im Unterlager ist ein Oelcanal mit Ablassschraube angebracht; an der Aussenseite befindet sich ein Deckel; Wolle bildet die Füllung des Unterlagers. Die Feder ruht mittels cylindrischer Warze lose auf dem Lager. Jede Neufüllung erfordert 120 dkg Schmieröl (Type V 2).

10) A. L., Dalmatiner Staatsbahn, 1877. Die beiden Lagertheile sind durch vier Schrauben verbunden. Die Schale des Oberlagers ist aus Rothmetall; das Unterlagergehäuse wird mit Wolle ausgefüllt. An der Aussenseite ist ein Schaudeckel angebracht. Jede Vollfüllung erfordert 120 dkg Schmieröl (Type VI 1).

11) A. L., Staatsbahn Rakonitz-Protivin, 1876. Die Construction unterscheide tsich von der unter Nr. 10 beschriebenen blos durch die kugelige Vertiefung für die Federbundwarze (Type VII 1).

12) A. L., k. k. österr. Staatsbahnen, 1884. Construction wie bei Nr. 14, jedoch fehlt die feste Verbindung der Feder mit dem Lager (Type I 11).

13) A. L., Galizische Transversalbahn und Arlbergbahn, 1884. Dieses Lager hat keine eigentliche Schale, vielmehr dient ein starker Compositions-Ausguss als Lauffläche. Das Unterlager besitzt einen Oelcanal mit Ablassschraube und wird mit Wolle ausgefüllt. Aussen befindet sich ein Deckel, Feder und Lager sind durch einen Bolzen verbunden. Materialverbrauch 120 dkg Oel (Type I 15).

14) A. L., k. k. österr. Staatsbahnen, 1888. Dieses nunmehr als Normale eingeführte Lager hat eine Schale aus Bronce und ist mit Composition ausgegossen. Ober- und Untertheil werden durch einen Bügel mit Klemmschraube zusammengehalten. Zur Füllung des Unterlagers dient Wolle. Feder und Lager werden durch einen Bolzen verbunden. Erforderniss an Schmiermaterial 120 dkg Oel (Type I 7).

15) A. L., k. k. österr. Staatsbahnen, 1892, Construction wie bei Nr. 14, jedoch mit breiten Lagerführungen und verwendet bei dreiachsigen Personenwagen. Materialverbrauch 50 dkg Oel (Type I 9).

16) A. L., k. k. österr. Staatsbahnen, 1894, Construction wie bei Nr. 14, verwendet bei Druckgestellwagen. Materialverbrauch 50 dkg. Oel (Type I 17).

17) A. L., Kaiser Franz Josef-Bahn, 1867. Die beiden Lagertheile sind untereinander und mit der Feder durch vier lange Schrauben verbunden. Als Lauffläche für den Achsstummel dient eine mit Composition ausgegossene Bronceschale. Jede Neufüllung erfordert 90 dkg Starrschmiere (Type IX 8).

18) A. L., Kaiser Franz Josef-Bahn, 1870. Ober- und Unterlager sind mit der Feder durch vier Schrauben verbunden. Die Lagerschale aus Rothguss ist mit Weissmetall ausgegossen. Ins Unterlager wird Wolle eingelegt. Schmiermaterial-Verbrauch: 100 dkg Oel (Type IX 6).

19) A. L., Kaiser Franz Josef-Bahn, 1871. Ursprünglich für Starrschmiere eingerichtet, wurde dieses Lager später für Oelschmierung umgestaltet. Feder, Ober- und Unterlager sind durch vier lange Schrauben zusammengehalten. Die aus Rothguss bestehende Lagerschale ist mit Weissmetall ausgegossen. Ausfüllung des Unterlagers mit Wolle. Oelverbrauch 100 dkg (Type IX 3).

20) A. L., Kaiser Franz Josef-Bahn, 1872. Beide Lagertheile werden durch einen Bügel mit Klemmschraube zusammengehalten. Die Schale besteht aus Rothmetall und ist mit Composition ausgegossen. Zur Ausfüllung des Unterlagers wird Wolle benützt. Die Feder drückt mit der kugeligen Warze des Federbundes gegen das Lager. Jede Vollfüllung erfordert 100 dkg Oel (Type IX 1).

21) A. L., Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), 1872. Starrschmiere; Ober- und Unterlager und die Feder sind miteinander durch vier Schrauben verbunden; Lagerfutter aus Bronce, mit Weissmetall ausgegossen. Jede Neufüllung erfordert 100 dkg Starrschmiere (Type X 6).

22) A. L., Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), 1879. Oberlager und Schale wie bei Nr. 23; das Unterlager wird mit Lindenspänen gefüllt. Schmierölverbrauch 60 dkg (Type X 2, aufgelassen).

23) A. L., Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau), 1882. Ober- und Untertheil des Gehäuses sind miteinander durch zwei Schrauben befestigt. Die Lagerschale besteht aus Rothmetall und hat Compositionsausguss. Die Schmierung des Achsstummels geschieht von unten mittels eines federnden Polsters. Die Feder sitzt lose auf. Jede Füllung erfordert 60 dkg Oel (Type X 4).

24) A. L., Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) und Oesterr. Localbahnen, 1881. Die mit Weissmetall ausgegossene broncene Lagerschale ist im Lagerobertheil beweglich angeordnet, was ein vollkommenes Aufliegen des Zapfens gewährleisten soll. Im Unterlager steckt ein federnder Polster. Ober- und Unterlager sind durch vier Schrauben zusammengehalten. Die Feder ruht lose auf. Bedarf an Schmieröl 60 dkg (Type X 1).

25) A. L., Erzherzog Albrecht-Bahn, 1876. Beide Theile des Lagergehäuses sind durch vier Schrauben miteinander verbunden. Die Feder ist durch Bügelschrauben, welche unter dem nasenförmigen Vorsprung des Oberlagers eingreifen, an das letztere befestigt. Das Unterlager besitzt einen Oelcanal mit Ablassschraube und an der Aussenseite einen Deckel. Schmierölverbrauch 120 dkg (Type XI 1).

26) A. L., Tarnów-Leluchower Bahn, 1876. Das Oberlager ist mit Weissmetall ausgegossen und durch vier lange Schrauben mit der Feder verbunden. Im Oberlager befindet sich ein durch die Feder niedergehaltener Deckel. Zur Schmierung des Zapfens von unten dient eine Füllung von Lindenspänen. Jede Füllung erfordert 60 dkg Schmieröl (Type XII 2).

27) A. L., Tarnów-Leluchower Bahn, 1876. Ein starker Compositionsausguss im Oberlager bildet die Laufliäche für den Achsstummel. Das Oberlager trägt oben einen Deckel, der durch die Feder niedergehalten wird. Als Füllung des Unterlagers werden Lindenspäne verwendet. Verbrauch an Schmieröl 60 dkg (Type XIII 2).

28) A. L., Mährische Grenzbahn, 1879. Lagerschale aus Bronce mit Composition ausgegossen. Der Deckel am Oberlager wird durch eine Feder niedergehalten; das Unterlager hat aussen eine Füllschraube zur Nothschmierung und am Boden unten eine Ablassschraube. Zur Schmierung des Zapfens von unten dienen Lindenspäne. Schmierölverbrauch 60 dkg (Type XV 6).

29) A. L., Mährische Grenzbahn, 1882. Beide Lagertheile und die Feder werden durch vier Schrauben zusammengehalten. Die Lagerschale ist aus Rothmetall und mit Composition ausgegossen. Das Unterlager hat an der Aussenseite eine Füllschraube und am Boden eine Ablassschraube. Lindenspäne dienen zur Ausfüllung. Schmiermaterialverbrauch 60 dkg Oel (Type XV 2).

30) A. L., Mährische Grenzbahn, 1883. Ober- und Unterlager sind durch zwei Schrauben verbunden; das letztere hat einen Doppelboden mit seitlicher Füllschraube und einen federnden Polster. Jede Füllung erfordert 50 dkg Schmieröl (Type XV 4).

31) A. L., Mähr.-Schles. Centralbahn (auch Mähr. Grenzbahn), 1872. Die Construction dieses Lagers unterscheidet sich von der unter Nr. 32 beschriebenen blos dadurch, dass hier die Feder mit dem Lager und dessen beiden Theilen durch vier lange Schrauben fest verbunden ist (Type XVI 4).

32) A. L., Mähr.-Schles. Centralbahn, 1873. Das Oberlager ist mit Weissmetall ausgegossen. Oben befindet sich ein Deckel, der durch die Tragfeder niedergehalten wird. Die letztere ist durch zwei Lappenschrauben an das Oberlager befestigt, welches wieder durch vier Schrauben mit dem Unterlager verbunden ist. Die Füllung des Unterlagers besteht aus Wolle. Schmierölverbrauch 120 dkg (Type XVI 2).

33) A. L., Mähr.-Schles. Centralbahn, 1880. Das Oberlager ist mit Weissmetall ausgegossen und hat oben einen Deckel, welcher durch die Feder niedergehalten wird. Vier lange Schrauben verbinden Ober- und Unterlager und die Feder. Zur Ausfüllung des Unterlagers dient Wolle. Schmierölverbrauch 120 dkg (Type XVI 6).

34) A. L., Prag-Duxer Bahn, 1868. Das Lagergehäuse ist zweitheilig und hat eine bronceene, mit Weissmetall ausgegossene Lagerschale. In das Unterlager kommt Wolle. Jede Vollfüllung erfordert 80 dkg Schmieröl (Type XVII 2).

35) A. L., Dux-Bodenbacher Bahn, 1868. Ober- und Unterlager werden durch zwei Schrauben zusammengehalten. Die Lagerschale ist mit Composition ausgegossen. An der Aussenseite des Unterlagers befindet sich eine Schraube für Nothschmierung. Zur Ausfüllung dient Wolle. Schmierölverbrauch: 70 dkg (Type XVIII 2).

36) A. L., Dux-Bodenbacher Bahn, 1870. Beide Lagertheile sind durch zwei Schrauben miteinander verbunden. Die Lagerschale ist aus Rothmetall. Schmierölverbrauch: 70 dkg (Type XVIII 4).

37) A. L., Dux-Bodenbacher Bahn, 1874. Zur Befestigung des Ober- und Unterlagers dienen vier Schrauben. Oberlager und Feder sind durch Bügelschrauben, welche nasenförmige Ansätze des ersteren untergreifen, verbunden. Das Unterlager hat Doppelboden, an der Aussenseite einen Deckel, wie auch eine Ablassschraube und wird mit Wolle ausgefüllt. Schmierölverbrauch: 80 dkg (Type XVIII 1).

38) A. L., Ungarische Westbahn, 1871. Construction wie bei Nr. 39 (Type XIX 6).

39) A. L., Ungarische Westbahn, 1874. Das gusseiserne Lagergehäuse besteht aus einem Ober- und einem Untertheil, welche beide durch vier Schrauben sowohl untereinander, als auch mit der

Feder verbunden sind. Die Lauffläche für den Zapfen wird durch eine Lagerschale aus Rothguss gebildet, die mit Weissmetall ausgegossen ist. Oben ist eine Füllschraube angebracht. Die Schmierung geschieht von unten vermöge einer Wolleinlage. Jede Füllung erfordert 100 dkg Oel (Type XIX 2).

40) A. L., Ungarische Westbahn, 1880. Diese Type ist fast ganz gleich wie bei Nr. 39 (Type W b, aufgelassen).

41) A. L., Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft, 1872. Ober- und Unterlager durch zwei Schrauben zusammengehalten; Lagerschale aus Rothmetall und mit Compositions-Ausguss. Jede Vollfüllung erfordert 100 dkg Oel (Type XXI 2).

42)—44) A. L., Erste Ungar.-Galiz. Eisenb., 1871. Ober- und Unterlager durch Schrauben verbunden; Lagerschale aus Rothmetall mit Composition ausgegossen; Unterlager wird mit Lindenspänen ausgefüllt. Materialverbrauch: 60 dkg Oel (Type XX 2, XX 4, XX 8).

45) A. L., Erste Ungar.-Galiz. Eisenb., 1871. Construction wie vorstehend, jedoch hat das Unterlager Doppelboden und federnden Schmierpolster. Materialverbrauch: 50 dkg Oel (Type XX 5).

46) A. L., Lemberg-Czernowitzer Bahn, 1866. Dieses Lager ist für Starrschmiere eingerichtet und hat eine broncene Lagerschale mit Weissmetall-Ausguss. Ober- und Unterlagergehäuse und die Feder werden durch vier gemeinsame Schrauben verbunden. Jede Füllung erfordert 100 dkg Starrschmiere (Type XXII 8).

47) A. L., Lemberg-Czernowitzer Bahn, 1868. Nach Muster dieses Lagers wurden späterhin die für stärkere und längere Achsstummel hergestellten Lager, wie ein solches unter Nr. 52 beschrieben ist, ausgeführt. Schmierölverbrauch: 80 dkg (Type XXII 16).

48) A. L., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, 1871. Construction ähnlich wie bei Nr. 47, nur sind hier die beiden Lagertheile nicht durch einen Bügel, sondern durch Schrauben verbunden (Type XXII 18).

49) A. L., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, 1874. Construction wie bei Nr. 52, jedoch andere Dimensionirung der Führungsbacken (Type XXII 12).

50) A. L., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, 1875. Construction ähnlich wie bei Nr. 54 (Type XXII 14).

51) A. L., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, 1880. Die Construction unterscheidet sich von der unter Nr. 52 und 54 beschriebenen hauptsächlich nur durch die grössere Entfernung der Führungsbacken. Jede Neufüllung erfordert 80 dkg Oel (Type XXII 10).

52) A. L., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, 1881. Ober- und Untertheil sind durch einen Bügel mit Klemmschrauben zusammengehalten. Das Oberlager ist mit Weissmetall ausgegossen und trägt oben einen Deckel, der durch die Tragfeder niedergehalten wird. Die Schmierung geschieht von oben mittels zweier Dochte, von unten mittels eines federnden Polsters. Schmierölverbrauch: 80 dkg (Type XXII 2).

53) A. L., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, 1884. Construction nahezu dieselbe wie bei Nr. 52 (Type XXII 4).

54) A. L., Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn, 1886. Construction wie bei Nr. 52, jedoch mit dem Unterschiede, dass Ober- und Unterlager nicht durch einen Bügel, sondern durch vier Schrauben, welche zugleich auch die Feder mitfassen, zusammengehalten werden (Type XXII 6).

55) A. L., vormals bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in Verwendung gewesen, seit 1878 aber cassirt (Type C III).

56) A. L., Galizische Carl Ludwig-Bahn, 1859. Ober- und Unterlager sind durch Schrauben verbunden, das Obertheil ist mit Weissmetall ausgegossen. Die Schmierung erfolgt bei Personenwagen durch federnde Schmierpolster, bei Lastwagen durch Lindenspäne. Materialverbrauch: 50 dkg Oel (Type XXVII 1).

57) A. L., Galizische Carl Ludwig-Bahn, 1859. Ober- und Unterlager durch Schrauben verbunden; Lagerfutter aus Rothmetall, mit Compositions-Ausguss. Starrschmiere. Jede Füllung erfordert 100 dkg (Type XXVII 6).

58) A. L., Galizische Carl Ludwig-Bahn, 1888. Construction ähnlich wie bei Nr. 56 (Type XXVII 3).

59) A. L., Böhm. Westbahn, 1868. Construction wie bei Nr. 60, nur erfolgt die Schmierung durch Wolle. Materialverbrauch: 80 dkg Oel (Type XXIX 7).

60) A. L., Böhm. Westbahn, 1880. Ober- und Unterlager sind durch Schrauben verbunden; Lagerschale aus Rothmetall mit Composition ausgegossen. Die Schmierung erfolgt durch einen federnden Polster. Materialverbrauch: 50 dkg Oel (Type XXIX 5).

61) A. L., Böhm. Westbahn, 1890. Ober- und Unterlager sind durch Bügel und Klemmschrauben zusammengehalten. Schale aus Rothmetall mit Composition ausgegossen. Die Schmierung erfolgt durch einen federnden Polster. Materialverbrauch: 50 dkg Oel (Type XXIX 1).

62) A. L., Böhm. Westbahn, 1890. Construction wie vorstehend, nur andere Dimensionen (Type XXIX 3).

b) Achslager von Wagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

63) Oberlager, herstammend von den ältesten, schon 1838 in Verwendung gewesenen Plateauwagen; es war auf 105 mm langen, 66 mm starken Achsstummeln in einfachen Lagergabeln geführt, mit tiefem Schmierbehälter versehen und ursprünglich für feste Schmiere, späterhin aber für Oelschmierung eingerichtet. Im Jahre 1854 wurden die vormaligen Rothmetall-Schalen mit Weissmetall ausgegossen.

64) Achslager von den im Jahre 1840 eingelieferten, achträdrigen Plateau- und Kastenwagen; Achsstummel 132 mm lang, 66 mm stark. Ursprünglich für feste Schmiere und mit Rothmetallschalen ausgestaltet, erhielt es später die Einrichtung für Oelschmierung (im Unterlager mit Schwammpolster). Im Jahre 1854 wurden die Schalen mit Weissmetall ausgegossen.

65) L. A. von achträdrigen Plateau- und Kastenwagen, aus dem Jahre 1847; Achsstummel 132 mm lang, 66 mm stark. Ursprünglich für feste Schmiere und mit Rothmetallschalen ausgestaltet, erhielt es später die Einrichtung für Oelschmierung (von oben und unten Schwammpolster). Im Jahre 1854 wurden die Lagerschalen mit Weissmetall ausgegossen.

66) A. L., bei welchem infolge Heisslaufens der Weissguss ausgeschmolzen und sodann der Obertheil vom Achsstummel durchgerieben wurde. Dieses Lager stammt von einem Kastenwagen IV. Classe, wahrscheinlich aus dem Jahre 1848.

67) A. L. von Kastenwagen V. Classe, aus dem Jahre 1849; es war auf 132 mm langen, 72 mm starken Achsstummeln in doppelten Lagergabeln geführt, ursprünglich mit Rothmetallschalen und für feste Schmierung ausgestaltet, später aber für Oelschmierung (von oben und unten Schwammpolster) eingerichtet. Der Schmier-

raum im Oberlager ist durch eine Scheidewand in zwei Theile gesondert und mit aufklappbarem Schmierdeckel versehen; das Unterlager hat rückwärts einen schmalen tiefen Oelsack. Im Jahre 1854 wurden die Schalen mit Weissmetall ausgegossen.

68) A. L. von Kasten- und Kohlenwagen aus dem Jahre 1850; es war auf 132 mm langen, 72 mm starken Achsstummeln in doppelten Lagergabeln geführt, ursprünglich mit Rothmetallschalen ausgestaltet und für Oelschmierung von oben eingerichtet. Der Oelbehälter ist nicht getheilt, mit gusseisernem Deckel und Schraubenverschluss versehen. Rückwärts hat das Lager einen tiefen schmalen Oelsack. Im Jahre 1854 wurden die Lagerschalen mit Weissmetall ausgegossen.

69) A. L. von Personenwagen aus dem Jahre 1851; es wurde in doppelten Lagergabeln geführt, hatte aber im Uebrigen die unter Nr. 66 beschriebene Einrichtung.

70) A. L. von Kasten- und Plateauwagen aus dem Jahre 1851; Achsstummel 171 mm lang, 79 mm stark; es war ursprünglich mit Rothmetallschalen versehen und für feste Schmiere eingerichtet, wurde aber später auf Oelschmierung umgestaltet und im Jahre 1854 mit Weissmetall ausgegossen.

71) A. L. aus dem Jahre 1851. Es war auf 171 mm langen, 86 mm starken Achsstummeln in einfachen Lagergabeln geführt; ursprünglich mit Rothmetallschalen ausgestaltet und für Oelschmierung von oben, mit Schwammpolster von unten eingerichtet. Das Unterlager hat rückwärts einen tiefen Oelsack.

72) A. L. von Güterwagen aus dem Jahre 1851, eingerichtet beiläufig wie unter Nr. 70 angegeben ist, jedoch mit etwas grösserem Schmierraum im Unterlager.

73) A. L. von Güterwagen aus dem Jahre 1854; Achsstummel 171 mm lang, 86 mm stark. Die Schalen waren gleich ursprünglich mit Weissmetall ausgegossen. Die Oelschmierung geschah oben durch Dochte und zwei Schmierlöcher, unten durch einen auf einer Blecheinlage befestigten Baumwollpolster.

74) A. L. seit 1862 allgemein eingeführt bei Wagen mit 171 mm langen und 86 mm starken Achsstummeln. Dasselbe hatte ebenfalls schon von anfang her die Schalen mit Weissmetall ausgegossen und eine Oelschmierung von oben, sowie Baumwoll-

polster von unten. Die Schmierung erfolgte durch zwei Schmierlöcher. Die Schmierdochte wurden mittels Einzwängung in die Hülsen befestigt; rückwärts bildet eine Staubscheibe den Abschluss. Das Lager wurde in einfachen Lagergabeln geführt.

75) A. L. von Plateau- und Kastenwagen aus dem Jahre 1867; Achsstummel 132 mm lang, 72 mm stark; Lagerschalen mit Weissmetall ausgegossen. Es ist für periodische Oelschmierung von oben und Baumwollpolster von unten eingerichtet und hat rückwärts eine Staubscheibe. Beide Lagertheile sind durch vier Schrauben verbunden.

76) A. L., eingeführt 1867. Beide Lagerhälften sind untereinander und mit der Tragfeder durch vier Schrauben verbunden. Im Uebrigen gleicht die Einrichtung der unter Nr. 79 beschriebenen.

77) A. L. aus dem Jahre 1868 und ganz so eingerichtet, wie das unter Nr. 76 angeführte.

78) A. L., bei welchem infolge Heisslaufens der Weissguss ausgeschmolzen, hernach der Obertheil vom Stummel durchgerieben wurde, wobei Späne entstanden sind. Das Stück wurde in der Wagenwerkstätte Floridsdorf aufgefunden und stammt wahrscheinlich aus dem Jahre 1868. Construction wie bei Nr. 76.

79) A. L., seit 1878 allgemein eingeführt bei Wagen mit 171 mm langen und 92 mm starken Achsstummeln; Lagerschalen mit Weissmetall ausgegossen; periodische Oelschmierung von oben, Polsterung (aus Fichtenholzspänen) von unten; rückwärts Abschluss mit einer zweitheiligen Staubscheibe, welche durch Federn zusammengehalten wird. Unterlager und Oberlager werden durch vier Schrauben zusammengehalten, während die Verbindung der Feder mit dem Oberlager durch zwei Lappenschrauben geschieht.

Special-Sammlung C.

Telegraphen-, Telephon- und sonstige Einrichtungen für den Nachrichtendienst im Eisenbahnwesen.

Vorwort.

Gleich beim Beginn des Eisenbahnbetriebes hatte sich das Bedürfnis nach einem zuverlässigen Nachrichtendienst fühlbar gemacht, damit die zur Sicherheit des Bahnbetriebes und die zur vollständigen Ausnützung der Bahnbetriebsmittel erforderlichen Verfügungen mit dem geringsten Zeitaufwande, jedoch mit einer möglichst grösseren Geschwindigkeit, als derjenigen, mit welcher man die Personen und Sachen zu befördern vermag, getroffen werden können.

Derlei für die Abwicklung des Eisenbahndienstes zu gebende Nachrichten unterscheiden sich: in Nachrichten von beliebigem Inhalte und Umfange und in Nachrichten, die aus vorher verabredeten, möglichst wenigen und einfachen Zeichen (Signale) bestehen.

Zur Abgabe der ersterwähnten Nachrichten sind bisher fast ausschliesslich nur elektrische Einrichtungen (Telegraphen- und Telephon-Apparate) in Anwendung gekommen, während für die Abgabe der Signale ausser den elektrischen auch verschiedene andere Einrichtungen im Gebrauche stehen.

Die üblichen Handsignale sind in den allgemeinen Katalog eingereiht.

Telegraphen-Einrichtungen.

Der Bain'sche Nadeltelegraph war die erste Telegraphen-Einrichtung, die auf den österr. Eisenbahnen zur Einführung (1847) gelangte.

Diese Apparate standen noch Anfangs der Achtziger-Jahre auf den Nebenlinien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Verwendung. Nächst dem Bain'schen Nadeltelegraphen waren auf einigen österr. Eisenbahnlinien auch Zeigertelegraphen im Gebrauche, bis anfangs der Fünfziger-Jahre der Morse-Apparat beide erstgenannten Apparatsysteme allmählig verdrängte; gegenwärtig werden für die telegraphische Correspondenz auf allen österr. Eisenbahnen nur mehr Morse-Apparate benützt.

Dieselben sind vorwiegend für die Reliefschrift construirt, jedoch werden in letzterer Zeit, besonders auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen, auch Apparate mit Farbschrift angewendet.

Zur Bethätigung des Triebwerkes des Morse-Apparates dienten anfangs Gewichte, welche dann im Laufe der Zeit durch Zugfedern ersetzt wurden.

Verschiedene in den Fünfziger-Jahren unternommene Versuche, das Triebwerk des Morse-Apparates durch einen Elektromotor in Gang zu setzen, sind nachher aufgegeben, neuerdings aber wieder aufgenommen worden.

Die Befestigung des Bain'schen Empfangs-Apparates geschah auf einer über dem Bureautisch angebrachten Console; die zur Morse-Schreibgarnitur gehörenden Apparate, u. zw. Schreib-Apparat, Relais, Taster, Galvanoskop und Linienausschalter werden auf einem hiezu bestimmten Tische angebracht; die Blitzschutzvorrichtung ist entweder gleichfalls auf diesem Tische eingeschaltet, oder an einem geeigneten Platze der Bureauwand befestigt.

Die Bahnbetriebs-Telegraphenstationen sind vorwiegend für die Ruhestrom-Schaltung eingerichtet, nur für einige längere Telegraphenleitungen besteht die Arbeitsstrom-Schaltung.

Als Elektricitätsquelle dienten bisher galvanische Elemente verschiedener Typen, die entweder in dem unterhalb des Apparattisches verfügbaren Raume oder in besonders hiefür construirten Batteriekasten, bezw. Stellagen untergebracht sind.

In der Regel sind die einzelnen Eisenbahnlinien nur mit Einer Betriebs-Telegraphenleitung ausgerüstet, in welcher alle Stationen eingeschaltet werden; bei stärkerem Verkehre oder bei grösseren Bahnnetzen bestehen zur telegraphischen Correspondenz der wichtigeren Verkehrsstationen untereinander noch directe Leitungen (Hauptleitungen). Bei einigen Bahnverwaltungen werden Telegramme für den Wagen-

dirigirungsdienst auf besonderen hiefür bestimmten Leitungen abgegeben.

In der currenten Strecke der Bahn sind die Telegraphenleitungen bis anfangs der Achtziger-Jahre zumeist aus 5 mm starkem Eisendrahte hergestellt worden; von diesem Zeitpunkte an wird nur mehr ein 4 mm verzinkter starker Eisendraht verwendet, mit Ausnahme von längeren Hauptleitungen, bei welchen die ursprüngliche Drahtstärke von 5 mm beibehalten wird. Die Anlage der Leitungen wird nach dem für die Staatstelegraphenlinie in Anwendung stehenden Bausysteme durchgeführt.

Nadeltelegraphen-Einrichtungen.

a) Empfänger.

1) Nadeltelegraph von Bain, construirt von der Firma Joh. M. Eckling in Wien. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1847—1885. Das kürzere und längere Anschlagen des Klöppels an die zwei verschieden gestimmten Glocken I und V wurde als Elementarzeichen zur Alphabetbildung verwendet, und hiebei ein kurzer und ein langer Anschlag au die Glocke I — mit 1 und 2, auf die Glocke V — mit 5 und 6 bezeichnet. Für gewöhnliche Zwecke bestand das Alphabet aus zweizifferigen Gruppen; für Telegramme, welche eine grössere Genauigkeit erforderten, wurde ein dreizifferiges Alphabet benützt. Beispielsweise galt im ersteren Falle für die Buchstaben »c« und »z« das gemeinschaftliche Zeichen 26, im letzteren Falle hingegen für »c« das Zeichen 261 und für »z« das Zeichen 265. Der auf dem Deckel des Kastens befindliche verstellbare Richtmagnet bezweckt, den Klöppel nach jeder Ablenkung durch den Strom, ohne merkliche Nachschwingungen, wieder in die Ruhelage zurückzuführen. Jede Station war mit einem Reserve-Apparat versehen, welcher im Bedarfsfalle mittels eines Stöpselumschalters mit der Leitung verbunden werden konnte. Als Stromquelle dienten Smee'sche Batterien; die Endstationen erhielten 9 Batterien, die Mittelstationen 5 Batterien mit je 12 Elementen. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

2) Nadeltelegraph wie vorstehend, mit abgenommenem Verschlusskasten. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

b) Taster (Sender).

3) Doppeltaster, ältere Form für den Bain'schen Nadeltelegraphen, construirt von der Firma Joh. M. Eckling in Wien. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1847 bis circa 1853. Der aus Holz angefertigte Tasterhebel ist mit einem Uebergewicht versehen. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

4) Doppeltaster II. Type für den Bain'schen Nadeltelegraphen, System Schefzik; verwendet bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1853 bis circa 1885. Zur Herstellung eines sicheren Contactes ist anstatt des am Tasterhebel der I. Type vorhandenen Uebergewichtes eine Druckfeder angebracht. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

5) Doppeltaster III. Type für den Bain'schen Nadeltelegraphen; verwendet bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1854 bis circa 1856. Der Tasterhebel ist wie bei Type II, jedoch nicht aus Holz, sondern aus Metall angefertigt. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

6) Doppeltaster IV. Type für den Bain'schen Nadeltelegraphen: verwendet bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1856 bis circa 1885. Die Hubhöhe des Tasterhebels ist durch die am rückwärtigen Theil desselben angebrachte Contactschraube verstellbar. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

7) Doppeltaster IV. Type wie vorstehend, mit geänderter Construction der Hebelachse.

8) Doppeltaster IV. Type wie vorstehend, mit geänderter Druckfeder des Tasterhebels.

Telegraphen-Einrichtungen für Schriftzeichen.

a) Taster.

9) Uebungstaster, für Schulzwecke construirt von Anton Orleth im Jahre 1858; verwendet bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. (Geschenk des Ober-Inspectors Herrn Anton Orleth.)

10) Taster für Ruhestromschaltung, construirt von der Firma Weyrich in Wien 1868; verwendet bei der Turnau-Kraluper Bahn. Der Tasterhebel, sowie der Ständer sind aus schmiedbarem Gusseisen angefertigt.

11) Taster (Rheostat) für die telegraphische Correspondenz auf der Glockensignalleitung mit Ruhestromschaltung; construirt von der Firma Leopolder in Wien, 1869; verwendet bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Beim Niederdrücken des Tasterhebels wird ein Widerstand in die Glockensignalleitung eingeschaltet, welcher derart bemessen ist, dass durch die eintretende Stromverminderung nur der Anker des Glockenrelais von dem Elektromagneten abfällt, ohne die gleiche Wirkung bei dem minder empfindlichen Glockensignal-Apparat hervorzurufen.

12) Taster für Ruhestromschaltung mit spiralförmiger Tasterfeder, construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin, 1873. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn.

13) Taster wie vorstehend, anstatt der spiralförmigen Tasterfeder ist eine Blattfeder angebracht; construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin, 1873. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn.

14) Taster wie vorstehend, jedoch in kleinerer Ausführung. 1876.

15) Taster für Ruhestromschaltung, construirt von der Firma Almer in Prag 1882. In Verwendung gestanden bei der Dux-Bodenbacher Bahn.

b) Relais.

16) Relais, construirt von der Firma Johann Michael Eckling in Wien 1859. In Verwendung gestanden bei der Carl Ludwig-Bahn.

17) Relais, construirt von der Firma Bréguet in Paris 1860. In Verwendung gestanden bei der Südbahn. Charakteristisch ist die Lagerung der Ankerachse. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

18) Relais, System Markus, construirt von der Firma Johann Michael Eckling in Wien 1860. Charakteristisch ist die Form des Magneten, welche bezweckt, dass derselbe nicht mehr Magnetismus annehmen soll, als ein schwacher Linienstrom zu erzeugen vermag, damit der Hebelanker bei starkem wie bei schwachem Strom annähernd mit gleicher Kraft angezogen wird, ohne eine Aenderung der Federspannung zu erfordern.

19) Dosen-Relais, construirt von der Firma Siemens & Halske in Wien. In Verwendung gestanden bei der Südbahn von 1860—1863. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

20) Relais mit 2 Hebeln für Translation, System Sedlaczek, construirt von der Firma Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1865—1866. Die regelmässige Uebertragung der Morsezeichen bei diesem Relais setzt voraus, dass beide Anker möglichst gleichzeitig abgestossen und wieder angezogen werden, und haben deshalb beide Anker einen gemeinsamen Federspanner. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

21) Relais für Ruhestrom-Translation, System Schönbach, construirt von der Firma Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn von 1867—1877. Sowohl der Contactständer als auch der Relaishebel sind aus je zwei voneinander isolirten Theilen gebildet. Für die Einschaltung des Relais diente ein Schubwechsel mit 4 Spangen und 8 Contactpunkten, von welch letzteren entweder die Contacte 1, 3, 5, 7 zur Stationsstellung oder die Contacte 2, 4, 6, 8 zur Translationsstellung verbunden wurden.

22) Relais, construirt von der Firma Weyrich in Wien 1868. In Verwendung bei der Turnau-Kraluper Bahn. Charakteristisch ist die erstmalige Anwendung von schmiedbarem Gusseisen für die einzelnen Bestandtheile dieses Apparates. Die Hebelachse ist in Spitzen gelagert.

23) Relais wie vorstehend, jedoch ruht die Hebelachse in Zapfenlager, 1869.

24) Relais, construirt von der Firma Leopolder in Wien 1872. In Verwendung bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

25) Relais mit liegendem Elektromagnet, construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin 1873. Verwendet bei der Prag-Duxer Bahn.

26) Relais wie vorstehend, mit später erfolgter Anbringung der Ausschaltklemmen für die Local-Batterie. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn vom Jahre 1875 an.

27) Relais, System Kohn, construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden bei der Südbahn 1885. Zur Anziehung des Ankers wird nur eine Spule benützt, welche mit einem Eisenmantel umgeben ist. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

c) Schreib-Apparate für Reliefschrift.

28) Morse-Apparat mit offenem Gehäuse. Reliefschreiber 1860.

29) Morse-Apparat, construirt von Bréguet in Paris 1860. In Verwendung gestanden bei der Südbahn. Charakteristisch ist die Anordnung eines Glaskastens gegen das Eindringen von Staub, sowie die Construction der Federspannung vom Schreibhebel.

30) Morse-Apparat, ältere Form, construirt von der Firma Leopolder in Wien 1861. Das Laufwerk des Apparates ist gegen das Eindringen von Staub gedeckt.

31) Morse-Apparat, ältere Form. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn von 1868 an. Das Sperrrad mit Sperrkegelfeder ist ausserhalb des Apparatgehäuses angebracht.

32) Morse-Apparat, construirt von der Firma Weyrich in Wien 1868. Verwendet bei der Turnau-Kraluper Bahn. Charakteristisch ist die erstmalige Anwendung von schmiedbarem Gusseisen für die einzelnen Bestandtheile des Morse-Apparates.

33) Morse-Apparat wie vorstehend, nur ist anstatt der Spiralfeder für den Druck der Frictionswalze eine Blattfeder angewendet. 1869.

34) Morse-Apparat, System Hönigschmid in Lemberg; construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin 1870; verwendet bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Zur Regulirung der Entfernung zwischen Elektromagnet und Anker ist eine Vorrichtung vorhanden, welche ein Höher- und Tieferstellen des Elektromagnetes gestattet. Die Federspannung des Elektromagnetes wird durch eine Klemmvorrichtung in der jeweiligen Stellung festgehalten.

35) Morse-Apparat, mit Selbstauslösung und Elektromotor zur Bethätigung des Triebwerkes, System J. Schottmann, Mechaniker des k. k. Staatstelegraphenamtes in Wien; I. Type aus dem Jahre 1857; construirt von der Allgemeinen Telegraphenbau-Gesellschaft in Wien 1875; in Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn (Salzburg-Tiroler Bahn) und der Kronprinz Rudolf-Bahn. Dient als Controlapparat für die Morse-Correspondenz einer Betriebs-Telegraphenleitung. Jedes auf der Leitung gegebene telegraphische Zeichen oder Telegramm wird ohne Mitwirkung eines Telegraphisten vom Apparate automatisch registrirt. Zur Bethätigung des Triebwerkes vom Apparate waren 16—18 Callaud-Elemente eingeschaltet.

d) Schreib-Apparate für Farbschrift.

36) Morse-Apparat, mit polarisirtem Anker; construirt von der Firma Siemens & Halske in Wien 1860; verwendet bei der Südbahn. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

37) Morse-Apparat, construirt von der Firma Kaufmann in Prag 1872. In Verwendung gestanden bei der Böhmischen Westbahn. Das Farbgefäss ist für die Stellung zum Farbrädchen verschiebbar. Charakteristisch ist die Pyramidenform der Gestellwände.

38) Morse-Apparat, construirt von der Allgemeinen Telegraphenbau-Gesellschaft in Wien 1876. Charakteristisch ist die Anbringung der Druckwalze von der Papierführung.

39) Morse-Apparat, mit Taster für Schulzwecke; verwendet bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn seit 1880. Die Morse-Zeichen am Papierstreifen werden ohne Anwendung eines Elektromagneten direct durch Niederdrücken des Tasterhebels bewirkt.

40) Morse-Apparat wie vorstehend, nur wird der Papierstreifen seitlich zur Farbrolle geführt. 1881.

e) Schreib-Apparate für Relief- und Farbschrift.

41) Morse-Apparat, System Nissl; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1891. In Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Die Construction dieses Apparates bezweckt, die bei den k. k. österr. Staatsbahnen in Gebrauch stehenden Reliefschreiber bei Bedarf auch als Farbschreiber benützen zu können. Die Zeichen erscheinen bei der letzteren Anwendung in Relief und farbig. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl in Wien.)

f) Galvanoskope.

Die Apparate zeigen die Stärke und Richtung des in einer Telegraphenleitung vorhandenen Stromes an.

42) Galvanoskop, construirt von der Firma Schäffler in Wien 1876. Der am oberen Theile des Gehäuses angebrachte Knopf ist mit einem Magnet versehen und wird durch Drehung dieses Knopfes die genaue Einstellung des Zeigers auf »Null« (bei stromloser Linie) ermöglicht.

g) **Linienwechsel, Umschalter etc. zum Ein- bezw. Ausschalten von Leitungen und Batterien.**

43) Telegraphenlinienwechsel älterer Construction, System Steinheil, 1860.

44) Umschalter mit 3 Klammern und einem Stöpsel; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1860; verwendet bei der Südbahn. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

45) Schubwechsel zum Verbinden von 3 Telegraphenleitungen; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1867; in Verwendung bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

46) Telegraphenlinienwechsel, System Steinheil $^{2}/_{3}$ lamellig; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1868; verwendet bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

47) Telegraphenlinienwechsel wie vorstehend, $^{3}/_{4}$lamellig.

48) Umschalter für Translationsstellung der Telegraphenleitungen; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1868; verwendet bei der Kronprinz Rudolf-Bahn.

49) Linienwechsel für Telegraphenleitungen, auf Hartgummiplatte montirt; construirt von der Firma Horn in Berlin, 1870; verwendet bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

50) Linienwechsel wie vorstehend, dient durch die gerippten Flächen der einzelnen gegeneinander gestellten Lamellen zugleich als Blitzschutzvorrichtung, 1870.

51) Linienwechsel für Telegraphenleitungen, 1870.

52) Combinirter Wechsel für Linien- und Localleitungen für Stationen mit sprechbarer Glockenlinien-Correspondenz. In Verwendung gestanden bei der Carl Ludwig-Bahn 1871 bis 1891. Die Lamellen sind zum Umschalten der Telegraphenleitungen bestimmt. Bei Stellung der Kurbel nach links ist das Relais der Morse-Linie mit dem Schreib-Apparat verbunden, und zugleich der Bureauwecker zum Aufruf für die Glockenlinien-Correspondenz eingeschaltet. Bei Stellung der Kurbel nach rechts wird das Relais der Morse-Linie, sowie der Wecker ausgeschaltet, dagegen die Verbindung des Glockenlinien-Relais mit dem Morse-Apparate hergestellt.

53) Linienwechsel für Morse-Correspondenz; construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin, 1874; verwendet bei der Prag-Duxer Bahn.

54) Linienwechsel für Morse-Correspondenz wie vorstehend, mit vermehrten Contactfedern.

55) Walzenwechsel für 11 Telegraphenleitungen. System Kluge & Schönbach; construirt von der Allgemeinen Telegraphenbau-Gesellschaft in Wien, 1874. In Verwendung gestanden, bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Die Construction des Walzenwechsels bezweckt, in Stationen mit einer grösseren Anzahl von Leitungen und Apparaten den etwa erforderlichen Wechsel dieser Leitungen, mit einer einzigen Handhabung sicher und richtig herzustellen. Die am Deckel des Schutzkastens angebrachte Beschreibung zeigt dem Telegraphisten die Leitungs-Verbindungen an, welche durch Stellung der Kurbel auf einen der mit den Ziffern 1 bis 11 bezeichneten Punkte ausgeführt werden können, und wird diese jeweilig gegebene Stellung durch einen einfallenden Sperrkegel gesichert. Vor Umdrehung der Kurbel ist der Eingriff dieses Sperrkegels durch einen Druck auf den am Schutzkasten befindlichen Knopf aufzuheben.

56) Walzenwechsel wie vorstehend, mit abgenommenen Verschlusskasten, 1876.

57) Batterie-Umschalter mit 6 Contactpunkten: construirt von der Firma Ahner in Prag 1878, verwendet bei der Böhm. Westbahn. Durch Stellung der Kurbel auf die einzelnen Contactpunkte nach links oder rechts wird die Anzahl der eingeschalteten galvanischen Elemente vermehrt oder vermindert.

58) Telegraphenlinienwechsel (Walzenwechsel) zur Ermöglichung der telegraphischen Correspondenz über mehrere Leitungen; construirt von Johann v. Grüner 1885. In Verwendung gestanden bei der Vorarlberger Bahn (Station Feldkirch) bis 1885.

59) Telegraphenlinienwechsel (Schubwechsel) zum Ein- und Ausschalten von Telegraphenleitungen; construirt von Johann v. Grüner, 1885; verwendet bei der Vorarlberger Bahn.

h) Complete Morse-Stationen.

60) Complete Morse-Station, bestehend aus einem Farbschreiber mit polarisirtem Anker, Galvanoskop, Taster und Linienwechsel, auf einem Grundbrett montirt; construirt von der Firma Horn in Berlin 1869. In Verwendung gestanden bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn. Die Farbgebung bei dem Morse-Apparat

erfolgt durch die oberhalb der Schreibvorrichtung angebrachte Farbrolle; das Federgehäuse kann abgenommen werden, ohne das Triebwerk zerlegen zu müssen.

61) Complete Morse-Station, bestehend aus einem Farbschreiber mit polarisirtem Anker, Relais, Galvanoskop, Taster und Linienwechsel, auf einem Grundbrett montirt; construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin 1872. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn. Der Elektromagnet des Morse-Apparates ist innerhalb des Gehäuses untergebracht.

62) Mobile Morse-Station, bestehend aus einem Reliefschreiber, Relais, Galvanoskop, Taster, Blitzableiter und Linienumschalter, inclusive der Linien- und Localbatterien; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1889. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Das Tischgestell, in welchem die Linien- und Local-Batterien untergebracht sind, dient beim Transport der Morse-Garnitur zugleich als Verpackungskiste für die Apparatgarnitur. Die letztere ist vom Tisch abhebbar und wird die Verbindung der Apparate mit den Batterien durch die unterhalb der Tischplatte angebrachten Contactfedern automatisch hergestellt.

63) Mobile Sprechstation, bestehend aus einem Relais, Taster und Umschalter; System Malész. In Verwendung gestanden bei der Carl Ludwig-Bahn bis 1891. Der für das Telegraphen-Aufsichtspersonale bestimmte Apparat kann sowohl zur telegraphischen Correspondenz auf einer Betriebs- als auch auf einer Glockensignalleitung mit Ruhestrom-Schaltung benützt werden. Zum Zwecke der Correspondenz auf der Glockensignalleitung ist unterhalb des Sockels eine Widerstandsrolle angebracht. Bei Einschaltung des Apparates ist der Elektromagnet des Relais um 90° zu drehen. (Geschenk des Ober-Revidenten Herrn Krupski in Lemberg.)

i) Sonstige Hilfsapparate für den Telegraphendienst.

64) Tischwecker mit 2 Glocken zum Anrufen der Nachbarstation, construirt von Siemens & Halske in Wien 1862; verwendet bei der Südbahn. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

65) Tischwecker, construirt von der Firma Leopolder in Wien 1867; verwendet bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Wird in Stationen,

die mit sprechbarer Glockensignalleitung ausgerüstet sind, als Aufruf zur Morse-Correspondenz benützt.

66) Klopfapparat zum Abhören der Morse-Correspondenz. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn seit 1874.

67) Klopfapparat wie vorstehend; construirt von Haidinger in Linz. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen (St. Valentin) bis 1892.

68) Rheostat für eine Morse-Sprechleitung mit Gegenstromschaltung, System Sedlaczek, 1864; versuchsweise verwendet bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Der Apparat hatte den Zweck, die Stromstärke der eigenen Linienbatterie mit der fremden Linienbatterie auszugleichen. Jeder der 50 Contactpunkte ist mit einem Widerstand (gleich $^1/_2$ Meile Telegraphenleitung) verbunden; die Kurbel der Rheostaten wird so lange um einen Contact weiter gerückt, bis die Nadel eines in demselben Stromkreise eingeschalteten Galvanoskopes auf »Null« zeigt. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

Telephonische Einrichtungen.

Telephon-Apparate wurden im Jahre 1879 bei den österr. Eisenbahnen eingeführt und finden seit der Verbesserung der telephonischen Einrichtungen durch das Mikrophon eine stets zunehmende Verbreitung.

Die Telephon-Einrichtungen dienen sowohl für die rasche Verständigung der Bureaux grösserer Bahnhöfe untereinander (unter Verwendung von Telephonumschaltern), als auch zur Vermittlung von dienstlichen Nachrichten zwischen den Betriebs-Bureaux und den Wechsel-, bezw. Weichenthurmwächtern, den Zugmelde- und Bahnwärterposten etc. etc. Bei einigen Localbahnen werden die Telephone an Stelle der Morse-Apparate benützt.

Der Aufruf-Apparat zur telephonischen Correspondenz wird vorwiegend durch Inductionswechselstrom, bei einigen Einrichtungen auch durch Batteriestrom bethätigt.

Zu den Telephon-Einrichtungen werden einfache oder doppelte Leitungen (Hin- und Rückleitung) aus Eisen- bezw. Siliciumbronzedraht, oder auch die schon für andere Zwecke bestehenden Leitungen (Telegraphen- und Signalleitungen) verwendet. Zur Einschaltung des Mikrophones stehen zumeist Leclanché- oder sogenannte Trocken-Elemente im Gebrauche.

a) Telephone.

69) Original-Bell-Telephon, 1877.

70) Original-Bell-Telephon wie vorstehend, mit abgenommener Sprechmuschel.

71) Telephon, grosse Type; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1879; verwendet zu Versuchszwecken auf der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

72) Telephon, grosse Type (etc. wie vorstehend) mit abgenommener Membrane.

73) Telephon, construirt von Machalski in Lemberg, 1880; verwendet bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

74) Telephon, System Siemens & Halske, 1882; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

75) Telephon, System Böttcher; in Verwendung zwischen dem Verkehrsbureau und dem Weichenwächter am Rangirbahnhofe Nusle-Vršovic der Kaiser Franz Josef-Bahn. 1882—1883. Infolge der federnden Aufhängung des Magnetes, schwingen beim Ansprechen die Membrane und der Magnet gegeneinander und soll damit eine verstärkte Wirkung bei der Uebertragung der Sprache erzielt werden. Die oberhalb und unterhalb des Gehäuses befindlichen Schrauben dienen zur Regulirung des Magnetes.

76) Telephon, System Böttcher, wie vorstehend, im geöffneten Zustande.

77) Telephon mit ringförmigem Magnet; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1885; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

78) Telephon mit stabförmigem Magnet, construirt von der Firma O. Schäffler in Wien 1885. Die Membrane ist zur Regulirung verstellbar.

79) Telephon mit Stativ. In Verwendung gestanden bei der Südbahn 1885. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

80) Telephon mit 2 Hörschläuchen, System Hönigschmid; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, 1885; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

81) Löffel-Telephon, für die Telephoneinrichtung des Arlbergtunnels; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, 1887. Zum Schutze gegen die schädliche Einwirkung der im Tunnel

vorhandenen Feuchtigkeit ist sowohl die Hörmuschel, als auch der Griff des Telephones aus Hartgummi erzeugt. Der innerhalb des Gehäuses befindliche Magnet und die Spule sind mit Paraffin umgeben.

82) Ständer-Telephon, System Gower; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1887. Das Telephon ist in dem Ständer verschiebbar; der halbkreisförmige Magnet, sowie die Membrane sind in der Dose untergebracht und dient der an derselben befindliche Schlauch mit Muschel zum Hören und Sprechen. (Geschenk der vereinigten Telegraphen- und Telephon-Fabrik Czeija-Nissl & Comp. in Wien.)

83) Ständer-Telephon, System Gower, wie vorstehend, mit abgenommener Membrane.

84) Löffel-Telephon mit hufeisenförmigem Magnet; construirt von der Firma Deckert & Homolka, Wien 1889; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

85) Löffel-Telephone mit hufeisenförmigem Magnet, grosse Type; construirt von der Firma Deckert & Homolka, Wien 1890; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

86) Telephon Bell, construirt für Demonstrationszwecke von der Firma Deckert & Homolka 1890. (Geschenk der Firma Deckert & Homolka in Wien.)

b) Mikrophone.

87) Mikrophon, Original Edison, 1878. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

88) Mikrophon nach Hughes, ältere Construction, 1879. (Geschenk der Firma Deckert & Homolka in Wien.)

89) Mikrophon System Adér, construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1879; zu Versuchszwecken verwendet auf der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

90) Mikrophon, Original Edison, mit verstellbarer Gelenkvorrichtung; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1885; (Geschenk der Firma Czeija & Nissl in Wien.)

91) Mikrophon, System Berliner, ältere Form (mit Kohlenkörnern), 1885; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Der obere Theil der Dose ist zur Regulirung verstellbar.

92) Mikrophon, System Berliner, wie vorstehend, mit abgenommener Sprechmuschel.

93) Mikrophon, System Czeija & Nissl, ältere Form, 1889; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

94) Mikrophon, System Berliner, neuere Form (Metalldose), 1889; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

95) Mikrophon, System Lukan; construirt von Czeija & Nissl in Wien, 1889; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Zwei nach innen halbkugelförmig ausgehöhlte Kohlenstücke sind durch eine Filzlage getrennt. Eine Halbkugel ist mit dem Gestell fest verbunden, die andere ist an der aus Stahlblech erzeugten Membrane befestigt. Die Füllung dieser Kohlenstücke besteht aus grobkörnigem Kohlenklein.

96) Mikrophon, System Lukan, wie vorstehend, mit abgenommener Sprechmuschel.

97) Graphit-Mikrophon, Patent Deckert; construirt von der Firma Deckert & Homolka in Wien 1889; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen. (Geschenk der Firma Deckert & Homolka in Wien.)

98) Mikrophon, System Adér, für die Telephon-Einrichtung; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, verwendet im Arlbergtunnel von 1888—1890. Charakteristisch ist die Benützung einer Hartgummiplatte als Membran.

99) Mikrophon, wie vorstehend, mit dünneren Kohlenwalzen, 1890—1894.

100) Mikrophon wie vorstehend, mit geänderter Lagerung der Kohlenwalzen, 1890—1891.

101) Graphit-Mikrophon, Patent Deckert; französische Staatstype, 1890. (Geschenk der Firma Deckert & Homolka in Wien.)

102) Mikrophon, System Siemens & Halske; in Verwendung gewesen bei der Carl Ludwig-Bahn 1891.

103) Graphit-Mikrophon, Patent Deckert; Type der englischen National-Telegraphen-Company, 1894. (Geschenk der Firma Deckert & Homolka in Wien.)

104) Graphit-Mikrophon Patent Deckert, Type der englischen Generalpost, 1896. (Geschenk der Firma Deckert & Homolka in Wien.)

105) Doppel-Mikrophon, System Nissl, construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1896; in Verwendung der k. k. österr. Staatsbahnen. Damit der Telephonirende nicht gezwungen ist, dieselbe Sprechmuschel zu gebrauchen, in die unmittelbar vorher

eine andere Person gesprochen hat, kann durch einfaches Drehen des Knopfes das eine oder andere Mikrophon in den Stromkreis eingeschaltet werden. Zugleich wird hiebei das Kohlenklein kräftig untereinander geschüttelt und das Zusammenbacken desselben, welches die deutliche Uebertragung der Sprache beeinträchtigt, beseitigt. (Geschenk der vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Co. in Wien.)

c) Complete Telephonstationen (ohne Mikrophon).

106) Telephon-Tischstation, mit 2 Tasten, für Batteriestrom-Aufruf. Construirt von der Firma O. Schäffler in Wien 1887. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Co. in Wien.)

107) Telephonstation mit Magnet-Inductor, Wecker, und je einem Telephon zum Hören und Sprechen; construirt von der Firma Schäffler in Wien 1890. In Verwendung gestanden bei der Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft auf der Strecke Böhm. Leipa—Niemes.

d) Complete Mikro-Telephonstationen.

108) Telephonstation mit Mikrophon, System Black und Original Bell-Telephon. Für den Zugmeldedienst in Verwendung gestanden auf der Linie Schönbrunn—M.-Ostrau von 1880—1892. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

109) Telephonstation mit Mikrophon, System Black, mit geöffnetem Verschlusskasten. 1880. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

110) Telephonstation mit Mikrophon, System Adér; 1883. (Geschenk der vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

111) Mobile Feldtelephonstation, System Gattinger. Erste Type, construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien. Eingeführt auf den k. k. österr. Staatsbahnen seit 1886. Diese Einrichtung soll bei aussergewöhnlichen Ereignissen (Ueberschwemmungen, Dammrutschungen, Schneeverwehungen etc.) zur Verständigung zwischen Strecke und Station dienen. Der mit einem Condensator versehene Telephon-Apparat wird im Bedarfsfalle auf offener Strecke mittels einer Einhängevorrichtung an eine belie-

bige Telegraphen- oder Signalleitung angeschaltet, ohne dass die hiezu verwendete Leitung ihrem eigentlichen Zwecke entzogen wird; als Rückleitung wird das Geleise verwendet. Für die Bethätigung des phonischen Aufrufes und zur Einschaltung des Mikrophones dienen 2 Trockenelemente. (System Burstyn.) (Hiezu 2 Photographien, welche die Einschaltungen der Feldtelephon-Stationen im Bureau und auf der Strecke darstellen.)

112) Telephonstation des Arlbergtunnels. I. Type; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien; in Verwendung gewesen von 1888--1894. Diese Einrichtung dient zur gegenseitigen Verständigung des im Arlbergtunnel beschäftigten Dienstpersonales mit den Portal-Wächtern, sowie mit den Stationen St. Anton und Langen und auch der beiden letztgenannten Stationen untereinander. Die Einschaltung der Mikrophon-Batterie geschieht durch Oeffnen der Thüre vom Eisenkasten; für die Telephon-Correspondenz und die Rufsignal-Apparate ist eine Hin- und Rückleitung gemeinschaftlich geschaltet. Das Mikrophon ist nach dem System Adér (Kohlenwalze) construirt.

113) Telephonstation complet, mit Inductionsstrom-Aufruf; in Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen von 1889—1891.

114) Telephonstation, System Gattinger; construirt von der Firma Deckert & Homolka in Wien. Eingeführt auf den k. k. österr. Staatsbahnen seit 1890. Dieselbe dient zur Verständigung einer Haltestelle und der nächstgelegenen Station. Die mit einem Condensator versehene Telephonstation kann an eine beliebige Telegraphen- oder Signalleitung angeschaltet werden (s. N. 111). Für die Bethätigung des phonischen Aufrufes und zur Einschaltung des Mikrophones werden 4 Trockenelemente (System Hellesen) verwendet.

115) Telephonstation für Bureaux, mit Stationswähler, unter gleichzeitiger Benützung bestehender Haustelegraphenleitungen, System Bauer; construirt von der Firma Czeija & Nissl. In Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen von 1891—1896. Zur Einleitung eines telephonischen Gespräches mit der gewünschten Dienststelle wird die betreffende Ruftaste niedergedrückt, sodann der Schuber auf die correspondirende Nummer der Ruftaste gestellt. Als Rückmeldungssignal dient ein im Sockel des Apparates eingeschalteter Wecker. Die Telephonstation ist zur beliebigen

Aufstellung auf dem Bureautisch durch ein flexibles Kabel mit den Haustelegraphenleitungen verbunden. (Geschenk der Firma Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

116) Complete Telephonstation mit Mikrotelephon-Aufrufsignal, Patent Deckert; construirt von der Firma Deckert & Homolka in Wien. In Verwendung gestanden bei der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen von 1892—1894. Durch rasches Annähern des Telephons an das Mikrophon wird ein pfeifender Ton erzeugt, welcher als Aufrufsignal (anstatt der sonst üblichen Wecker) benützt wird. Gleichzeitig kann mittels dieses Apparates die Lautwirkung des Mikrophones erprobt werden. (Geschenk der Firma Deckert & Homolka in Wien.)

117) Telephonstation des Arlbergtunnels, II. Type: construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien. In Verwendung seit 1895. Die einzelnen Apparatbestandtheile der Telephonstation sind sowohl vom Schutzkasten als auch der Schutzkasten selbst an den Aufstellungspunkten und von der Wand der Tunnelkammer durch Porzellanunterlagen isolirt. Bei geschlossener Schutzkastenthür ist die Telephon-Einrichtung aus der Leitung ausgeschaltet. Zur telephonischen Correspondenz wird eine Hin- und eine Rückleitung benützt; für die Aufrufwecker ist eine separate Leitung vorhanden und sind die darin eingebundenen Signalbatterien auf Gegenstrom geschaltet. Das Mikrophon (Kohlenklein) ist nach System Czeija & Nissl construirt. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl in Wien.)

118) Telephonstation zur Correspondenz von der Stationskanzlei mit den Wechselwächtern und dem Heizhause. In Verwendung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1895. Die hiezu gehörende Einschalte- und Anzeige-Vorrichtung ist in der Telegraphen-Werkstätte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn construirt. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

119) Telephonstation für Betriebs-Bureaux mit Walzenwechsel, für eine zur telephonischen Correspondenz ausgerüsteten Glockensignalleitung, System Gattinger. In Verwendung gestanden von 1895—1897. Station Hainfeld, k. k. österr. Staatsbahnen.

Die mit Inductionswechselstrom betriebenen Glockensignal-Apparate sind auch mit einer Einrichtung zur telephonischen Verständigung zwischen zwei Nachbarstationen, sowie zwischen Station und Wächterposten und umgekehrt, versehen.

Der Aufruf zwischen zwei Stationen geschieht durch Entsenden von gleichgerichteten Strömen, wobei nur die in den Stationen befindlichen Wecker, nicht aber auch die Glockensignal-Apparate, ansprechen. Der Aufruf zwischen Station und Strecke wird durch Inductionswechselströme (ein Glockenschlag) bewerkstelligt.

Bei entsprechender Stellung des Walzenwechsels wird auf einer besonderen Leitung die telephonische Verständigung zwischen Verkehrs-Bureau und dem Heizhause hergestellt; zum Aufrufe dient der am Apparat befindliche Taster (Weckerschaltung). Hiezu eine Photographie eines Glockensignal-Apparates mit Telephon-Einrichtungen der Strecke Hainfeld—Gerichtsberg, I. Type, 1895.

e) Complete Mikro-Telephonstation mit Umschalter für mehrere Leitungen.

120) Complete Telephonstation mit Umschalter für fünf Sprechstellen. Construirt von der Firma O. Schäffler in Wien 1889. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik von Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

121) Complete Telephonstation mit Umschalter für vier Leitungen. Construirt von der Firma O. Schäffler in Wien 1889. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

122) Complete Telephonstation, wie vorstehend, für sechs Leitungen. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

f) Aufrufvorrichtungen, Umschalter und sonstige Bestandtheile von Telephon-Einrichtungen.

123) Einhängevorrichtung, I. Type, zur Anschaltung mobiler Feldtelephone (siehe Nr. 111) an die Telegraphen- oder Signalleitungen. Eingeführt auf den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen seit 1886. Der an dem zusammenlegbaren Bambusrohr befindliche Haken, welcher zum Einhängen in die Leitung dient, ist mit der am unteren Theile des Bambusrohres angebrachten und für die Einschaltung des Telephones bestimmten Klemmvorrichtung leitend verbunden.

124) Aufrufvorrichtung zur Telephoncorrespondenz auf einer gleichzeitig auch zu Telegraphenzwecken dienenden Leitung. System van Rysselberghe; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden am Penzinger Rangirbahnhof von 1885—1886. Die von der Aufrufstelle entsendeten Inductionswechselströme versetzen die Membrane in Schwingungen. Hiedurch wird der Contact mit dem die Membrane berührenden Hebel aufgehoben, zugleich ein in einem Localstromkreise befindlicher Wecker eingeschaltet, welcher so lange ertönt, bis der Contact zwischen Membrane und Hebel wieder hergestellt ist.

125) Aufruftelephon mit Schalltrichter, zur Telephonstation System Gattinger; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien (I. Type). Eingeführt auf den k. k. österr. Staatsbahnen seit 1889.

126) Aufruftelephon mit Schalltrichter; zur Telephonstation System Gattinger; construirt von der Firma Deckert & Homolka in Wien (II. Type). Eingeführt auf den k. k. österr. Staatsbahnen seit 1890. Die Regulirung des Telephones wird durch die an der Stirnseite des Verschlusskastens angebrachte Schraube bewirkt.

127) Elektromagnet eines Aufrufweckers der Telephoneinrichtung im Arlbergtunnel. In Verwendung gewesen 1890—1894. Die Multiplicationsspulen sind zum Schutze gegen das Eindringen der Feuchtigkeit in einem Zinkkasten verwahrt, welcher mit Paraffin ausgegossen ist.

128) Aufruftaster, für Telephoneinrichtung im Arlbergtunnel. In Verwendung gewesen von 1887—1890.

129) Ausschaltvorrichtungen für Telephone mit Signaltaster; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden bei der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen von 1885—1886.

130) Telephon-Umschalter mit Fallklappen für 4 Leitungen eingerichtet; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden bei der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen von 1885—1895. Die Schaltung gestattet eine Circularstellung, in welcher alle 4 Telephonstellen hintereinander geschaltet werden können, sowie die beliebige Verbindung zweier Sprechstellen miteinander.

Durch Stellung des Kurbelumschalters nach links oder rechts, ist der Aufrufwecker ein- oder ausgeschaltet.

131) Umschalter für zwei Telephonleitungen verschiedener Strecken, wovon die eine Telephonleitung abwechselnd auch zur telegraphischen Correspondenz benützt wird; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1886. In Verwendung gestanden in der Station Floridsdorf bei der Dampftramway-Gesellschaft. Der Umschalter gestattet drei Stellungen, u. zw.: 1. Stellung für den Signalaufruf auf beiden Leitungen. 2. Stellung für die Telephon-Correspondenz auf beiden Leitungen. 3. Stellung für die Telephon-Correspondenz auf der einen Leitung und für die Morse-Correspondenz auf der anderen Leitung. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl.)

132) Umschalter mit drei Fallklappen für Telephoneinrichtungen: construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1887. Die Stellung des in der Mitte des Umschalters befindlichen Zeigers lässt erkennen, ob die Leitung frei oder besetzt ist. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl.)

133) Inductionsspule von einer Telephonstation des Arlbergtunnels. In Verwendung gestanden von 1887—1888.

Elektrische Glockensignal-Einrichtungen.

Die auf den österr. Eisenbahnen seit den Fünfziger-Jahren eingeführten Glockensignal-Apparate bezwecken, die Stationen und das auf der Strecke befindliche Bahnpersonale von dem Abgange eines Zuges, sowie von dem Eintritt besonderer Vorkommnisse, in Kenntnis zu setzen. Die Signale werden von einer Station bis zur nächstliegenden Station fortgepflanzt, und sind die Signale nicht nur in diesen beiden Stationen, sondern auch bei allen zwischen diesen Stationen gelegenen und mit Apparaten versehenen Wärterposten gleichzeitig vernehmbar. Zur Signalbildung dienen einzelne Glockenschläge, die in verschiedene Gruppen zusammengestellt sind. Jeder einzelne Glockenschlag bedingt eine einmalige Auslösung des Triebwerkes (siehe Tabelle Nr. 337).

Behufs leichterer Unterscheidung der Signale für die einzelnen Bahnstrecken, kommen in Stationen und in den Abzweigstellen Apparate mit Einfach-, Doppelt- und Dreifachschlag zur Anwendung.

Als Elektricitätsquelle werden theils galvanische Elemente, theils Magnet-Inductoren benützt. Bei den mit galvanischen Elementen bethätigten Apparaten ist entweder die Ruhe- oder die Gegenstrom-

schaltung eingeführt; für die letztere Schaltung stehen inconstante Elemente im Gebrauche. Die Leitung besteht vorwiegend aus einem 4 *mm* starken Eisendraht.

Bei fast allen österreichischen Bahnen wird die Glockensignalleitung auch zur telegraphischen Correspondenz zwischen zwei benachbarten Stationen benützt; in Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen, in welchen die Glockensignal-Apparate mit Magnet-Inductoren bethätigt werden, ist anstatt der telegraphischen Correspondenz die telephonische Correspondenz auf der Glockensignalleitung eingeführt.

a) Glockensignal-Einrichtungen für Wächterhäuser.

134) Elektrische Glockensignal-Einrichtung, complet. Einfacher Schlag. System Schönbach; construirt von der Firma Leopolder in Wien (I. Type) 1859. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Der Glockenstuhl wird auf dem Dachfirst des Wächterhauses und der Glockensignal-Apparat im Wohnzimmer des Wächters untergebracht. Die Verbindung des Glockenhammers und des Triebwerkes geschieht mittels eines Drahtzuges.

135) Glockensignal-Apparat, Doppelschläger, System Schönbach; construirt von der Firma Leopolder in Wien (II. Type) 1861. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Die Auslösung ist anstatt wie bei Type I an der rückwärtigen Gestellplatte, zur leichteren Einregulirung des Apparates an der vorderen Gestellplatte angebracht.

136) Glockensignal-Apparat; construirt von der Firma Leopolder in Wien (IV. Type) 1862. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Uebergewicht des Auslösehebels wie bei Type II (siehe Nr. 135) ist entfallen.

137) Glockensignal-Apparat; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1864. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp., in Wien.)

138) Glockensignal-Apparat, System Hönigschmid in Lemberg; construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin 1868. Das Triebwerk wird durch eine Feder in Bewegung gesetzt; der Anker der Auslösung ist polarisirt.

139) Glockensignal-Apparat, System Holub, construirt von der Firma Kaufmann in Prag 1869. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Charakteristisch ist das Triebwerk ohne Windflügel. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

140) Apparat wie vorstehend, jedoch mit einer geänderten Auslösung des Triebwerkes, 1869.

141) Glockensignal-Apparat, System der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, construirt von der Firma Leopolder in Wien (I. Type) 1869. Zur Controle über die erhaltenen Glockensignale ist mit dem Triebwerk eine Registrirvorrichtung verbunden, welche die einzelnen Glockenschläge in einem Papierstreifen markirt. Der seitlich am Apparat angebrachte Signal-Automat dient zur Abgabe für die Glockensignale: *a)* Locomotive soll kommen; *b)* Locomotive mit Arbeitern soll kommen; *c)* alle Züge aufhalten; *d)* Strecke verweht; *e)* entlaufene Wagen. Zum Geben der übrigen Signale ist ein besonderer Signaltaster am Apparat eingeschaltet. Die Glockensignalleitung ist für die Morse-Correspondenz eingerichtet, und kann mit dem im Apparatkasten eingeschalteten Rheostattaster eine telegraphische Verständigung von der Strecke zur nächstgelegenen Station herbeigeführt werden. Die angerufene Station quittirt den Aufruf zur telegraphischen Correspondenz, sowie den richtigen Erhalt des Telegrammes durch Geben eines Glockenschlages. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

142) Glockensignal-Apparat, in verkleinertem Massstabe construirt, für Schulzwecke. In Verwendung gestanden bei der Südbahn 1870. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

143) Glockensignal-Apparat, construirt von der Firma Horn in Berlin 1870. In Verwendung gewesen bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn.

144) Glockensignal-Apparat, System Wensch; construirt von der Firma Kaufmann in Prag 1872. In Verwendung gewesen bei der Böhmischen Westbahn.

145) Apparat wie vorstehend, jedoch mit geänderten Limitirungsschrauben zur Begrenzung der Bewegung des Ankers, 1873. (Geschenk der vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

146) Apparat wie Nr. 144, mit Verschlusskasten.

147) Glockensignal-Apparat, System Sickert & Lossier in Berlin 1873, mit später erfolgter Reconstruction der Auslösung. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

148) Glockensignal-Apparat, System Leopolder; construirt von der Allgemeinen Telegraphen-Baugesellschaft in Wien 1877. Die Registrirvorrichtung dient wie bei Nr. 141 zur Controle über den Erhalt der Glockensignale.

149) Elektrische Glockensignal-Einrichtung, complet mit einem Glockenstuhl, Type der k. k. österr. Staatsbahnen. Glocken-Apparat, System Czeija, construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1887. Der Prismahebel des Glocken-Apparates ist durch ein verschiebbares Gewicht ausbalancirt, ferner ist der Auslöse-Mechanismus für die Regulirung leichter zugänglich gemacht. (Der Glocken-Apparat ist ein Geschenk der Firma Czeija & Nissl in Wien.)

b) Glockensignal-Apparate für Bureaux.

150) Glockensignal-Apparat, construirt von der Firma Schuhart & Leopolder in Wien 1861.

151) Glockensignal-Apparat mit Signalscheibe. System Kohn 1861. In Verwendung gestanden bei der Südbahn. Bei jeder Signalgebung wird die Scheibe aus ihrer normalen Stellung in eine andere versetzt und soll damit ein sichtbares Zeichen für das Eintreffen eines Signales geschaffen werden. Der Beamte hat sodann die Scheibe in die normale Lage wieder zurückzuführen. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

152) Glockensignal-Apparat in halber Grösse, für Schulzwecke; construirt von F. Bechthold im Jahre 1867. (Geschenk des Herrn Ober-Inspectors Friedrich Bechthold in Wien.)

153) Glockensignal-Apparat, construirt von der Firma Leopolder in Wien 1867.

154) Glockensignal-Apparat, System Holub, 1868. Charakteristisch ist das Triebwerk ohne Windflügel.

155) Glockensignal-Apparat, construirt von der Firma Horn in Berlin 1870. In Verwendung gestanden bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

156) Glockensignal-Apparat, System Sickert & Lossier, reconstruirt von der Firma Kaufmann in Prag 1872. In Verwendung gestanden bei der Böhmischen Westbahn.

157) Glockensignal-Apparat, Doppelschläger, construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin 1874. Das Triebwerk wird durch ein Gewicht bethätigt. In Verwendung gewesen bei der Prag-Duxer Bahn.

158) Apparat wie vorstehend, Einfachschläger, reconstruirt von der Firma Egger in Wien 1875.

159) Glockensignal-Apparat, Doppelschläger, construirt von der Firma Egger in Wien 1877. In Verwendung gewesen bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn (Salzburg-Tiroler Bahn). Charakteristisch ist die Regulirungsvorrichtung für das Prisma der Auslösung.

160) Glockensignal-Apparat aus dem Jahre 1880. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn. Charakteristisch ist die Anordnung der Glocke in dem unteren Theil des Gehäuses.

Signalgeber für elektrische Glockensignal-Einrichtungen.

161) Taster-Boussole für Glockensignallinien mit Ruhestrom-Schaltung; construirt von der Firma Horn in Berlin 1870. In Verwendung gestanden bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. Die Boussole zeigt wie das Galvanoskop (siehe Nr. 42), die Stärke und Richtung des Stromes an; die Einstellung der Nadel auf Null wird (bei stromloser Linie), durch Drehung des Gehäuses bewirkt. Bei jedesmaligem Druck auf den Tasterknopf wird der Stromkreis der Glockensignallinie unterbrochen.

162) Taster-Boussole für Glockensignallinien mit Ruhestrom-Schaltung; construirt von der Firma J. Leopolder in Wien, 1870. Die Messingansätze des Grundbrettes bezwecken eine einheitliche Befestigungsweise der Boussole auf den Apparattisch; diese Messingansätze kommen bei allen Telegraphen- und Signal-Apparaten auf den Linien der Oesterr. Nordwestbahn zur Anwendung. (Geschenk dieser Bahn.)

163) Taster-Boussole für Glockensignallinien mit Ruhestrom-Schaltung; construirt von der Firma Sickert & Lossier in Berlin 1874. In Verwendung gewesen bei der Prag-Duxer Bahn.

164) Taster-Boussole für Glockensignallinien mit Ruhestromschaltung, construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1876. In Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

165) Taster in verschliessbarem Eisenkästchen, construirt von der Firma Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Franz Josef-Bahn 1874. Der Taster diente zum Signalgeben ausserhalb des Verkehrs-Bureaus und war am Perron oder bei einer Signalhütte etc. angebracht.

166) Taster wie vorstehend, mit abgenommenem Verschlusskasten.

167) Taster-Boussole für Glockensignallinien, reconstruirt für Gegenstrom-Schaltung von der Telegraphen-Werkstätte der k. k. österr. Staatsbahnen in Krakau 1885.

168) Automatischer Signalgeber mit Boussole zur Abgabe eines Glockensignales. System Leopolder, 1870. Weil das Geben der Glockensignale mittels des Tasters nicht nur eine gewisse Uebung, sondern auch eine bestimmte Zeit erfordert, welche der Beamte am Signaltaster zubringen muss, bezweckt der Automat die Erzielung einer grösseren Genauigkeit in der Gruppirung, sowie eine Zeitersparnis bei der Abgabe der Signale. Durch ein einmaliges Drücken auf die Taste wird das innerhalb der Boussole befindliche Uhrwerk ausgelöst, worauf automatisch die Abgabe des Signales erfolgt. (Geschenk der Firma Leopolder & Sohn in Wien.)

169) Automatischer Signalgeber zur Abgabe von vier verschiedenen Glockensignalen; System Leopolder, 1870. Nach vorheriger Einstellung des Schubers auf das betreffende Signal wird das Uhrwerk mittels der Kurbel aufgezogen. (Geschenk der Firma Leopolder & Sohn in Wien.)

170) Automatischer Signalgeber zur Abgabe von neun verschiedenen Glockensignalen; System Kaufmann, 1873. In Verwendung gewesen bei der Prag-Duxer Bahn. Zur Abgabe des Signales ist die Kurbel auf die entsprechende Nummer des Zifferblattes einzustellen und hierauf das Uhrwerk vermittels der Schnur aufzuziehen.

171) Automatischer Signalgeber zur Abgabe von zwei Glockensignalen, System Prasch, für Bureaux; construirt von der Firma Czeija in Wien 1879. In Verwendung gewesen bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Der Signalautomat gestattet mit einer Triebkraft die Abgabe von zwei verschiedenen Signalen, ohne

dass eine weitere Manipulation nothwendig wäre, als das einfache Anziehen an einem der beiden aus dem Kasten hervorragenden Knöpfen.

172) Automat wie Nr. 171, bestimmt zur Anbringung am Perron oder einem Wächterhause und stammt aus dem Jahre 1880. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl.)

173) Automat wie Nr. 172, jedoch mit kleineren Aenderungen der Construction (1880). (Geschenk der Firma Czeija & Nissl.)

174) Automatischer Signalgeber zur Abgabe von zwei verschiedenen Glockensignalen, System Schäffler, 1884; verwendet bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Dieser für die Abgabe des Fahrsignales und des Signales »Alle Züge aufhalten« bestimmte Automat ist derart construirt, dass zur Abgabe des ersteren Signales ein einfaches Aufziehen des Uhrwerkes genügt, während für die Abgabe des letzteren Signales erst eine Hemmung des Uhrwerkes, mittels Niederdrückens der unterhalb des Schutzkastens befindlichen Taste frei gegeben werden muss, ehe das Uhrwerk aufgezogen werden kann.

Distanzsignal-Einrichtungen.

Die Distanzsignale dienen zur Sicherheit oder Deckung der Stationen, Bahnabzweigungen und Bahnkreuzungen und sind in entsprechender Entfernung von den Stationen situirt. Mit den Distanzsignalen werden nur zwei Signalbegriffe ausgedrückt: »Halt« (die Fahrt ist verboten) oder »Frei« (die Fahrt ist erlaubt). Das »Stellen« derselben erfolgt entweder auf mechanischem oder elektrischem oder auch auf mechanischem und elektrischem Wege.

Die auf den österr. Bahnen zuerst eingeführten Distanzsignale wurden mechanisch, mittels eines Drahtzuges, gestellt. Die Anwendung des elektrischen Betriebes begann im Jahre 1867 und zwar fast ausschliesslich unter Benützung eines Triebwerkes, welches die nothwendige Bewegung des Signalkörpers bewirkt, nachdem es durch einen Batteriestrom oder Inductionsstrom ausgelöst worden ist. Beim Batteriebetrieb steht das Signal, so lange die Elektromagnetspulen stromumflossen sind, auf »Frei« und stellt sich bei Unterbrechung des Stromes auf »Halt«.

a) Mechanisch stellbare Distanzsignal-Einrichtungen.

175) Mechanisches Distanzsignal, stellbar mittels eines Drahtzuges. In Verwendung gewesen bei der Böhmischen Westbahn vom Jahre 1872 an.

176) Distanzsignal wie vorstehend; in Verwendung gewesen bei der Pilsen-Priesener Bahn seit 1874. Beim Reissen des Drahtzuges wendete sich die auf »Frei« gestellte Signalscheibe selbstthätig auf »Halt«.

177) Stellvorrichtung für das mechanische Distanzsignal der Böhmischen Westbahn, 1872. (Zu Nr. 175 gehörend.)

178) Stellvorrichtung für das mechanische Distanzsignal der Pilsen-Priesener Bahn, 1874. (Zu Nr. 176 gehörend.)

179) Rufwecker und Taster, zur Aufforderung der Umstellung von Distanzsignalen, construirt von der Firma Kaufmann in Prag 1871. In Verwendung gewesen bei der Kaiser Franz Josef-Bahn. In Stationen, in welchen die Stellvorrichtung der mechanischen Distanzsignale soweit von dem Aufnahmsgebäude entfernt ist, dass der zur Bedienung der Stellvorrichtung bestimmte Wächter nicht durch Zuruf von der »Erlaubnis« oder dem »Verbote der Einfahrt des Zuges« verständigt werden kann, wird vom Verkehrsbeamten die Aufforderung zum Umstellen des Signales mittels des Weckers gegeben. Ein dreimaliges kurzes Läuten galt als Signal zum Stellen des Distanzsignales auf »Halt«, ein sechsmaliges kurzes Läuten zum Stellen des Distanzsignales auf »Frei«.

b) Mechanisch und elektrisch stellbare Distanzsignal-Einrichtungen.

180) Modell eines elektrischen Distanzsignales mit mechanischer Rückstellung, System Schönbach; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1868. In Verwendung gewesen bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn beim Uebergange vom Doppelgeleise zum einfachen Geleise zwischen den Stationen Neulengbach und Kirchstetten der Linie Wien—St. Pölten.

181) Stellwerk eines elektrischen Distanzsignales, System Rommel. In Verwendung gestanden bei der Ungarischen Westbahn von 1870 bis 1891. Die Einstellung des Distanzsignales auf »Frei« geschieht auf elektrischem und mechanischem Wege, und zwar

muss vorerst ein Batterieschluss zur Anziehung des Ankers herbeigeführt werden, ehe das Signal auf mechanischem Wege gestellt werden kann. Für die Haltstellung wird der Stromkreis unterbrochen.

182) Stellvorrichtung für elektrisch und mechanisch stellbares Distanzsignal, System Rommel. In Verwendung gestanden bei der Ungarischen Westbahn von 1870—1891. Die am Kasten befindliche kreisrunde Oeffnung wird bei Stellung des Signales auf »Halt« roth geblendet.

c) Elektrisch stellbare Distanzsignal-Einrichtungen.

183) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales mit Windflügelbremse und später erfolgter Reconstruction der Auslösung für Inductionsstrom, System Schönbach; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1867. Der Contact der Controlleitung wird durch einen am Bodenrand befindlichen Ansatz bewirkt.

184) Triebwerk wie vorstehend, jedoch mit kleinen Aenderungen in der Construction der Auslösungsbestandtheile, 1867. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

185) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales für Batteriestrombetrieb mit später erfolgter Reconstruction des Windflügels in eine Centrifugalbremse, 1867. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Der Contact für die Controlleitung wird durch einen Excenter des Triebwerkes bewirkt.

186) Triebwerk wie vorstehend, jedoch mit geänderter Befestigungsweise des Schleifringes der Centrifugalbremse und geänderter Lagerung des Auslösungshebels (1868). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

187) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales mit einfacher Auslösung für Batteriestrombetrieb mit Windflügelbremse und zweifacher Arretirung des Triebwerkes (1872). Der Contact für die Controlleitung wird durch einen Excenter des Triebwerkes hergestellt.

188) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales für Batteriestrombetrieb, System Schäffler 1874. Die Anwendung von zwei Auslösungshebeln bezweckt, dass die »Frei«-Stellung des Signales

bei durchströmter Leitung, die »Halt«-Stellung nur bei stromfreier Leitung bewirkt werden kann. Die Uebertragung der Bewegung vom Triebwerke auf den Signalkörper ist derart angeordnet, dass derselbe beim Uebergange von einer Signalstellung in die andere sich um 90° dreht. Gegenüber den älteren Constructionen von Distanzsignalen, deren Signalkörper sich abwechselnd um 90° und 270° immer in derselben Richtung zu drehen hat, gewährt diese Anordnung den Vortheil eines geringeren Zeitaufwandes zur Umstellung des Signales, und die doppelte Anzahl von Signalstellungen während eines Gewichtsablaufes. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

189) Completes elektrisches Distanzsignal, System Langie, für Batteriestrombetrieb; construirt von der Firma J. Almer in Prag 1875. In Verwendung gewesen bei der Böhmischen Westbahn. Weil die Batterien der Distanzsignal-Controlvorrichtung in den Stationen untergebracht sind und bei einem unbeabsichtigten Erdschluss der Controlleitung oder bei einer Berührung derselben mit fremden Leitungen die Controlwecker functioniren können, ohne dass das Distanzsignal auf »Verbot der Einfahrt« steht, ist in der Pyramide ein Controlwecker mit Selbstausschluss angebracht, damit die übrigen in der Controlleitung befindlichen und auf Stromschluss geschalteten Wecker nur dann bethätigt werden, wenn das Distanzsignal unzweifelhaft die Stellung auf »Halt« angenommen hat. (Siehe auch Nr. 217.)

190) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales mit Rechenauslösung für Inductionsstrombetrieb und Centrifugalbremse; System Teirich & Leopolder, 1876. Die Centrifugalbremse bezweckt einen möglichst gleichmässigen Gang des Triebwerkes herbeizuführen. Damit die jeweilige Lage der Signalscheibe dem Stellort auch dann zuverlässig angezeigt wird, wenn das Abhängigkeitsverhältnis zwischen dem Triebwerk und der Scheibenstange eine nicht beabsichtigte Aenderung erfährt, ist die Contactvorrichtung für die Controlleitung direct an der Scheibenstange angebracht.

191) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales mit Batteriestrombetrieb, System Langie; construirt von der Firma Almer in Prag, 1877. In Verwendung gewesen bei der Böhmischen Westbahn. Die Scheibenstange greift durch einen Rollenzapfen in den zickzackförmigen Schlitz des aus zwei Theilen gebildeten

Rades ein, und wird die Signalscheibe nach erfolgter Auslösung des Triebwerkes abwechselnd um 90° vor und zurück gedreht. Die an der seitlichen Fläche des Bodenrades befindlichen Stifte sind derart angebracht, dass das Triebwerk bei Stellung des Signales auf »Frei« nur bei vorhergegangener Anziehung des Ankers arretirt werden kann, während die Arretirung des Triebwerkes bei der Stellung des Signales auf »Halt« nur bei stromfreier Linie möglich ist.

192) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales, System Schönbach; mit einer später erfolgten Reconstruction der Auslösung für Inductionsstrombetrieb, 1878. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Der Contact für die Controlleitung wird durch einen Excenter des Triebwerkes bewirkt. Damit eine unbeabsichtigte Umstellung des Distanzsignales bei Entladung atmosphärischer Elektricität (welche bei der einfachen Auslösung [siehe Nr. 187] möglich ist), nicht herbei geführt werden kann, wurde eine Rechenauslösung angebracht, die nur beim Entsenden einer Reihe von Wechselströmen eine Auslösung des Triebwerkes zulässt. Zur Erzeugung dieser Wechselströme dienen Magnet-Inductoren. (Siehe Nr. 331.)

193) Triebwerk wie vorstehend, jedoch mit geänderten Contactfedern für die Controlleitung (1878). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

194) Triebwerk eines elektrischen Distanzsignales mit Rechenauslösung für Inductionsstrombetrieb, polarisirtem Anker und Centrifugalbremse; System Křižik; construirt von der Firma Egger in Wien, 1878. In Verwendung gewesen bei der Kronprinz Rudolf-Bahn (Salzkammergut-Bahn). Die Herstellung des Contactes für die Controlleitung wird durch einen an der Scheibenstange befindlichen Excenter bewirkt. Der in die Zähne des Hauptrades vom Triebwerk eingreifende Sperrkegel soll eine Gegendrehung der Signalscheibe (bei Sturmwind) während der Umstellung verhindern.

d) Stellvorrichtungen für elektrische Distanzsignal-Einrichtungen.

195) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom betriebenes elektrisches Distanzsignal älterer Construction, System Schönbach; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1868. In Verwendung

gewesen bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Für jede Umstellung des Distanzsignales auf »Halt« und »Frei« ist eine vollständige Umdrehung erforderlich, wobei die Leitung zweimal unterbrochen wird. Zur Vermeidung eines zu raschen Uebergleitens der Kurbel über die Contacte wird die Kurbel bei jedem Contactpunkte durch eine Sperrvorrichtung gehemmt, welche Hemmung durch den seitlich angebrachten Hebel aufgehoben werden kann.

196) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom betriebenes elektrisches Distanzsignal (aus dem Jahre 1873). Die jeweilige Stellung der Kurbel auf »Halt« und »Frei« wird durch einen an der Schleiffeder befindlichen Stift festgehalten.

197) Stelltaster für ein mit Batteriestrom bethätigtes Distanzsignal; construirt von der Firma O. Schäffler in Wien 1875.

198) Stellvorrichtung für vier mit Batteriestrom betriebene elektrische Distanzsignale; construirt von der Firma J. Leopolder in Wien 1870. In Verwendung gestanden bei der Kreuzung der Materialbahn der Oesterr. Nordwestbahn mit der Kaiser Franz Josef-Bahn in Heiligenstadt. Durch einfaches Niederdrücken der Verschlussklappe wurden je zwei Distanzsignale auf »Halt« oder »Frei« gestellt, u. zw. stellten sich die Distanzsignale der Oesterr. Nordwestbahn auf »Halt«, wenn die Distanzsignale der Kaiser Franz Josef-Bahn auf »Frei« standen und umgekehrt. (Geschenk der Oesterr. Norwestbahn.)

199) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom betriebenes Distanzsignal; construirt von der Firma O. Schäffler in Wien 1876. Eine unterhalb des Sockels angebrachte Vorrichtung gestattet bei gemeinschaftlicher Batterieschaltung für die Stell- und Controlleitung die Verwendung des Gesammtstromes zur Anziehung des Magnetankers vom Distanzsignal-Apparat während der Umstellung des Signales von »Halt« auf »Frei«. Bei Anwendung von getrennten Batterien für die Stell- und Controlleitung wird durch diese Vorrichtung bei Stellung des Distanzsignales von »Frei« auf »Halt« der entgegengesetzt gerichtete Strom der Controlleitung auf kurze Zeit in die Stellleitung gesendet, und soll damit ein sicheres Abfallen des Magnetankers bewirkt werden.

200) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom betriebenes elektrisches Distanzsignal; construirt von der Firma J. Almer in Prag 1877. In Verwendung gestanden bei der Böhmischen Westbahn. Damit

vom Weichenwächter das Distanzsignal auf »Halt«, nicht aber auf »Frei« gestellt werden kann, wird die Kurbel nach Stellung des Signales auf »Halt« von einer Sperrvorrichtung festgehalten. Vom Verkehrsbeamten kann nach Oeffnen der zweiten Verschlussthür die Sperrung aufgehoben, und durch Umstellen der Kurbel das Distanzsignal auf »Frei« gegeben werden.

201) Ebensolche Vorrichtung, jedoch in anderer Ausführung (1877).

202) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom betriebenes Distanzsignal; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1877. In Verwendung gewesen bei der Kaiser Franz Josef-Bahn. Durch die unterhalb des Sockels angebrachte Vorrichtung wird beim Umstellen der Kurbel von »Frei« auf »Halt« die zur Auslösung des Triebwerkes erforderliche zweimalige Unterbrechung der Distanzsignal-Batterie herbeigeführt.

203) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom betriebenes elektrisches Distanzsignal; construirt von der Firma J. Almer in Prag 1878. In Verwendung gewesen bei der Prag-Duxer Bahn. Die Kurbel wird in der Stellung auf »Halt« oder »Frei« vermittels eines federnden Schiebers automatisch arretirt, welche Arretirung bei jedesmaliger Umstellung der Kurbel durch den Druck auf den hervorragenden Knopf frei zu geben ist. Bei Umstellung der Kurbel von »Frei« auf »Halt« wird (wie bei Nr. 202) eine zweimalige Unterbrechung der Distanzsignal-Batterie herbeigeführt.

204) Stellvorrichtung für zwei in Combination stehende Distanzsignale mit Batteriestrombetrieb. In Verwendung gewesen bei der Böhmischen Westbahn (Station Pilsen) vom Jahre 1879 an. Damit bei einem unbeabsichtigten Uebergleiten der Kurbel über den Freicontact nicht eine Stellung des Distanzsignales auf »Halt« herbeigeführt werde, ist nach jedesmaliger Drehung der Kurbel auf den Contact »Halt«, noch ein Niederdrücken der Taste erforderlich, um das Triebwerk auszulösen.

205) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom betriebenes Distanzsignal; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1879. Zu Versuchszwecken verwendet auf der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

206) Stellvorrichtung mit optischer Controle für ein mit Batteriestrom bethätigtes Distanzsignal. System Krämer. In Verwendung gewesen in der Station Nusle-Vršovic der Kaiser Franz Josef-

Bahn von 1881—1883. Durch Drehung des Schlüssels nach rechts wird die mit einem Anker versehene weisse Scheibe gehoben, zugleich auch die Batterie geschlossen und der Anker von einem Elektromagnete festgehalten. Die kreisrunde Oeffnung des Apparatkastens ist in dieser Stellung der Scheibe weiss geblendet und das Distanzsignal stellt sich auf »Frei«. Bei der Stellung des Distanzsignales auf »Halt« wird durch Niederdrücken einer unterhalb des Apparatkastens angebrachten Taste der Batterieschluss aufgehoben, die Scheibe vom Elektromagnete fällt ab, und die Oeffnung des Apparatkastens zeigt dann eine rothe Fläche.

207) Walzenwechsel für combinirte Stellung von drei elektrischen Distanzsignalen mit Inductionsstrombetrieb, zum Dienste in Abzweigestationen, System Gattinger; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1884. In Verwendung gewesen bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Mittels des Walzenwechsels sind die Stellungen der Distanzsignale in Abzweigestationen derart in Abhängigkeit gebracht, dass stets nur für einen Zug die Einfahrt in die Station frei gegeben werden kann, während für die Züge der anderen Fahrtrichtungen die Einfahrt verboten wird. Die verschiedenen Schaltungscombinationen der Distanzsignale werden durch die entsprechende Stellung der Kurbel ermöglicht. In der Normalstellung der Kurbel stehen alle drei Distanzsignale auf »Halt«.

208) Stellvorrichtung für ein mit Batteriestrom bethätigtes Distanzsignal, System Schäffler, 1884.

209) Stellvorrichtung mit Blechschutzkasten für ein mit Batteriestrom betriebenes elektrisches Distanzsignal; construirt von der Firma Czeija & Nissl (1887). In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

210) Stellvorrichtung wie vorstehend, mit abgenommenem Verschlusskasten.

e) Controlvorrichtungen für die Stellung der Distanzsignale.

Bei der grossen Wichtigkeit der Distanzsignale ist es erforderlich, dass man am Stellorte des Signales sich zu jeder Zeit von der richtigen Function und von der jeweiligen Stellung desselben überzeugen kann. Es werden deshalb am Distanzsignale Contactvorrichtungen

(siehe Nr. 227—231) angebracht, welche die Control-Apparate, entsprechend der Stellung des Distanzsignales, ein- oder ausschaltet, damit die Station durch akustische oder optische, oder auch durch akustische und optische Zeichen zugleich, den gewünschten Aufschluss erhält. Ausserdem sind auch versuchsweise elektrisch bethätigte Signale in Anwendung gewesen, welche dem Zuge das Annähern an ein auf »Halt« stehendes Distanzsignal anzeigen.

α) Akustische Controlsignale.

211) Controlwecker für Distanzsignale, grosse Type; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1875. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Franz Josef-Bahn.

212) Automatisch bethätigte Signalpfeife, construirt von der Firma O. Schäffler in Wien 1875. Die auf der Maschine befindliche und mit der Dampfleitung in Verbindung stehende Signalpfeife dient zur erhöhten Sicherheit für die rechtzeitige Wahrnehmung des Distanzsignales und wird, sobald ein Zug einem auf »Verbot der Fahrt« stehenden Signale sich nähert, zum Ertönen gebracht. Neben dem Geleise ist an der betreffenden Stelle ein Contactkörper von etwa 1·5 m Länge derart befestigt, dass beim Vorüberfahren eines Zuges eine an der Maschine hervorragende Metallbürste, welche mit dem Apparat in leitender Verbindung steht, darüber streicht, wodurch der Stromkreis einer galvanischen Batterie geschlossen und die Signal-Pfeife in Thätigkeit gesetzt wird. Das Abstellen des Signales wird vom Maschinenführer durch Zurückheben des Hebelarmes bewirkt. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

213) Controlwecker mit Nebenschluss-Schaltung für Distanzsignale; construirt von der Allgemeinen Telegraphen-Baugesellschaft in Wien 1876. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Franz Josef-Bahn.

214) Controlwecker für Distanzsignale auf Einzelnschläge geschaltet, aus dem Jahre 1885. In Verwendung gewesen bei der Carl Ludwig-Bahn. In Abzweigestationen wird, weil daselbst die Controlwecker der Hauptbahn und der Anschlusslinien manchmal gleichzeitig ertönen, zur leichteren Unterscheidung der Controlsignale, für die Anschlussbahn ein Wecker mit einfachem Schlage, für die Hauptbahn hingegen ein Rasselwecker, eingeschaltet.

215) Controlwecker mit Nebenschluss-Schaltung für Distanzsignale; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1887. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

216) Controlwecker wie vorstehend mit abgenommenem Schutzkasten.

217) Pendel-Controlvorrichtung für Distanzsignale, System Gattinger; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien. In Verwendung gewesen bei den k. k. österr. Staatsbahnen von 1891–1895. Die Pendel-Controlvorrichtung bezweckt, dass die Controle eines Distanzsignales bei einem unbeabsichtigten Erdschluss der Batterie (wie dies beim Reissen des Leitungsdrahtes oder der Berührung desselben mit anderen Telegraphen-, bezw. Signalleitungen vorkommen kann) nicht »Verbot der Einfahrt« signalisirt, wenn das Distanzsignal auf »Erlaubte Einfahrt« steht. Durch die am Distanzsignale angebrachte Vorrichtung wird bei Stellung des Distanzsignales auf »Verbot der Einfahrt«, etwa in jeder Secunde, der Contact der Control-Batterie geschlossen, und bethätigt in gleichem Rhythmus die nur für Stromschluss geschalteten Controlwecker. Tritt bei Stellung des Distanzsignales auf »Erlaubte Einfahrt« ein unbeabsichtigter Erdschluss der Batterie ein, so wird infolge der nunmehr ausgeschalteten Pendelvorrichtung der Anker des Controlweckers angezogen, wodurch ein Functioniren der Wecker ausgeschlossen ist.

β) Optische Controlsignale.

218) Control-Apparat für Distanzsignale; construirt von J. Leopolder in Wien; Type I, 1870. In Verwendung gestanden in der Station Gross-Wossek der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk der genannten Bahn.)

219) Control-Apparat wie vorstehend; Type II, 1872. In Verwendung gestanden in der Station Nimburg der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

220) Optische Controle für eine Sicherungsanlage, System Hattemer & Kohlfürst; construirt von Almer in Prag 1878. In Verwendung gestanden in der Station Kolin der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

221) Optische Controle für die Stellung des Distanzsignales und der Weiche; Construction aus dem Jahre 1878. Die linksseitige kreisrunde Oeffnung wird bei Stellung des Distanzsignales auf »Halt« roth geblendet; bei Stellung des Distanzsignales auf

»Frei« ist ein weisses Feld sichtbar; bei den rechtsseitigen kreisrunden Oeffnungen wird durch die Bezeichnungen »offen« oder »zu« die jeweilige Stellung der Weichen signalisirt. (Geschenk der Firma Leopolder & Sohn in Wien.)

222) Control-Apparat für Distanzsignale, System Prasch (1883). In Verwendung gewesen bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Je nach der Stellung des Distanzsignales stellt sich der Zeiger auf die mit »Halt« und »Frei« bezeichneten Punkte ein.

223) Control-Apparat für Distanzsignale wie vorstehend, mit abgenommenem Verschlusskasten.

224) Control-Apparat für Distanzsignale aus dem Jahre 1883. In Verwendung gewesen bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Durch den Ausschlag der Nadel in der Richtung des am Gehäuse mit einer rothen Unterlagsscheibe befindlichen Knopfes wird die Stellung des Distanzsignales auf »Halt« markirt.

225) Control-Apparat für Distanzsignale; construirt von der Firma Czeija & Nissl (1887). In Verwendung gewesen bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Bei Stellung des Distanzsignales auf »Halt« wird die kreisrunde Oeffnung des Verschlusskastens »roth« geblendet; bei Stellung des Distanzsignales auf »Frei« ist eine weisse Fläche sichtbar. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

γ) Akustische und optische Controlsignale.

226) Control-Apparat für zwei Distanzsignale, System Prasch; construirt von der Firma Leopolder & Sohn in Wien 1896. In Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Bei Stellung des Distanzsignales auf »Frei« ist der Zeiger nicht sichtbar; bei Stellung des Distanzsignales auf »Halt« steht der Zeiger senkrecht; tritt eine Störung an dem Apparate selbst, an den Leitungen oder an der Batterie ein, so stellt sich der Zeiger in einen Winkel von 45°. In dieser, wie auch bei der Stellung des Distanzsignales auf »Halt« läutet der innerhalb des Verschlusskastens befindliche Wecker. Zur möglichst ruhigen Einstellung des Zeigers (Magnetnadel) ist derselbe mit einer Kupferdämpfung versehen. Contactvorrichtung hiezu siehe Nr. 231. (Geschenk der Firma Leopolder & Sohn in Wien.)

f) Contactvorrichtungen für die elektrischen Controlen der Distanzsignale.

227) Contactvorrichtung für elektrische Controle an mechanischen Distanzsignalen; Construction aus dem Jahre 1870. Die Herstellung des Contactes bei Stellung des Signales auf »Halt« wird durch eine Schleiffeder bewirkt.

228) Ebensolche Vorrichtung (aus dem Jahre 1872) mit Spitzencontact.

229) Ebensolche Vorrichtung (aus dem Jahre 1873) in Tasterform.

230) Contactvorrichtung für elektrische Controle an mechanischen Distanzsignalen; construirt von der Firma Kaufmann in Prag 1872. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Franz Josef-Bahn. Bei Stellung des Distanzsignales auf »Frei« wird der hervorragende Tasterknopf durch einen an der Scheibenstange befindlichen Excenter niedergedrückt und die Controlleitung unterbrochen.

231) Modell einer Contactvorrichtung (Stromwender) für Distanzsignale; construirt von der Firma Leopolder & Sohn in Wien 1896. Je nachdem die Signalscheibe. auf »Halt« oder »Frei« steht, wird entweder der positive oder negative Pol der Control-Batterie des Distanzsignales eingeschaltet. (Geschenk der Firma Leopolder & Sohn in Wien.)

g) Controlvorrichtungen für das Aufziehen der Triebwerke von elektrischen Distanzsignalen.

232) Elektrischer Control-Apparat zur Controlirung des rechtzeitigen Aufziehens des Triebwerkes der elektrischen Distanzsignale, System Bromowitsch; stammend aus dem Jahre 1879. In Verwendung gestanden in der Station Ebensee der Kronprinz Rudolf-Bahn. Um der gefährlichen Eventualität vorzubeugen, dass die Signalscheibe des Distanzsignales auf »Frei« steht und im Bedarfsfalle nicht mehr auf »Halt« gestellt werden könnte, weil das Gewicht des Triebwerkes abgelaufen ist, wird innerhalb der Distanzsignal-Pyramide ein Control-Apparat angebracht, welcher beim Ablaufen des Gewichtes einen beim Signalwärter eingeschalteten Wecker in Function setzt und den Wärter zum Aufziehen des Gewichtes auffordert.

233) Bleiglocke für die Controle des Aufziehens der elektrischen Distanzsignale. In Verwendung bei sämmtlichen elektrischen Distanzsignalen der Oesterr. Nordwestbahn seit 1880. Bei Ablauf des Gewichtes vom Triebwerk des Distanzsignales wird die Bleiglocke platt gedrückt, und hiedurch der Beweis erbracht, dass das Triebwerk nicht rechtzeitig aufgezogen wurde. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

234) Bremskugel zur Verhinderung, dass das Gewicht vom Triebwerk des Distanzsignales nicht über ein bestimmtes Mass aufgezogen wird. In Verwendung bei der Oesterr. Nordwestbahn seit 1880. (Geschenk dieser Bahn.)

h) Verschiedene Bestandtheile von Distanzsignal-Einrichtungen.

235) Pyramide mit Signalscheibe und Stange für Distanzsignal-Apparate, System Křižik (1881). In Verwendung gestanden auf der Salzburg-Tiroler Linie der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

236) Pyramide mit Signalscheibe und Stange für ein elektrisch betriebenes Distanzsignal, System Schäffler (1884). In Verwendung gestanden auf den k. k. österr. Staatsbahnen.

Hilfseinrichtungen auf dem Zuge.

Damit während der Fahrt eines Zuges dem Zugsbegleitungs-Personale und dem Reisenden die Möglichkeit geboten werden kann, im Falle der Gefahr den Maschinenführer zum Anhalten des Zuges aufzufordern, sind auf dem Zuge Einrichtungen vorhanden, die entweder auf mechanischem oder elektrischem Wege bethätigt werden.

Die vorwiegend bei Personenzügen angewendeten elektrischen Einrichtungen sind in der Mitte der Siebziger-Jahre zur Einführung gelangt.

Die Signale sind entweder akustisch oder akustisch und optisch und werden die auf Arbeits- oder Gegenstrom geschalteten Apparate durch Leclanché- bezw. Trocken-Elemente bethätigt.

237) Kuppelungs-Vorrichtungen für die Leitungen des Intercommunicationssignales, System Bechthold; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1878. In Verwendung bei den Schnellzügen der Oesterr. Nordwestbahn.

238) Kuppelungs-Vorrichtungen für die Leitungen des Intercommunicationssignales, System Proudhomme; stammend aus dem Jahre 1878. In Verwendung bei den Schnellzügen der priv. österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

239) Coupétaster mit Schlüssel und Schutzkappe für elektrisches Intercommunicationssignal (System Bechthold). In Verwendung bei den Schnellzügen auf der Oesterr. Nordwestbahn seit 1882. Beim Uebergang der Wagen auf Bahnen, welche mit dieser Signaleinrichtung nicht versehen sind, wird der Coupétaster durch die Schutzkappe verschlossen. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

240) Kuppelungs-Vorrichtung für die Leitungen des Intercommunicationssignales, System Kohn 1885. In Verwendung bei den Schnellzügen der Südbahn. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

241) Taster für Intercommunicationssignal, System Kohn 1885. In Verwendung bei der Südbahn. Der in dem Wagenabtheil befestigte Taster wird durch ein mit der Bemerkung »Nothsignal«, »nur im Falle der Gefahr zu gebrauchen«, versehenes Blatt Papier gedeckt. Beim Geben des Signales ist das Papier durchzustossen und die Tasterfeder niederzudrücken. Letztere wird in dieser Stellung von einer Sperre festgehalten, wodurch der beim Zugführer befindliche Wecker bis zur erfolgten Rückstellung der Tasterfeder functionirt. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

242) Modell eines abnehmbaren Intercommunicationssignales für die den Arlbergtunnel passirenden Lastzüge. System Gattinger (1885). Weil die zwischen dem Zugs- und dem Maschinenpersonale zu wechselnden akustischen und optischen Signale, während der Fahrt der Züge durch den Arlbergtunnel nicht immer leicht wahrnehmbar sind, wurde versuchsweise den Lastzügen vor der Einfahrt in den Tunnel ein elektrisches Intercommunicationssignal beigegeben, welches nach Verlassen des Zuges aus dem Tunnel wieder abgenommen wurde. Der aus Relais, Wecker und Batterie bestehende Signal-Apparat ist im ersten und im letzten Wagen

des Lastzuges untergebracht, und durch ein zweilitziges Kabel verbunden. In dem Kabel sind in Abständen von 8 Meter Länge Taster (siehe Nr. 243) eingeschaltet, welche bei den Bremssitzen mittels Haken an dem Wagen befestigt wurden. Die Relais sind auf Gegenstrom geschaltet; beim Niederdrücken der Taste wird der Gegenschluss aufgehoben, die Relaisanker werden angezogen, und stellen den Schluss der Local-Batterie zur Bethätigung des Weckers her. Die Fortpflanzung des Signales bis zum Maschinenführer wird durch den Zugsführer mittels der zwischen Maschine und Dienstwagen befindlichen Zugsleine bewirkt.

243) Taster für das abnehmbare Intercommunicationssignal der durch den Arlbergtunnel fahrenden Lastzüge; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1885. Das Gehäuse des Tasters ist aus Messingguss angefertigt und in zwei Hälften zerlegbar. Zum Schutze gegen vorzeitige Abnützung wird der Taster noch mit einem Lederüberzug versehen.

244) Signal-Apparat für den Locomotivführer; construirt von Czeija & Nissl in Wien, 1895. Versuchsweise verwendet bei den Luxuszügen Wien—Karlsbad der k. k. österr. Staatsbahnen. Der unmittelbar neben dem Führerstande auf der Locomotive angebrachte Signal-Apparat, ertönt beim Niederdrücken der in den Waggons angebrachten Taster so lange, bis durch den Zugführer die Sperrvorrichtung der Tasterfeder wieder aufgehoben wird.

245) Signal-Apparat für den Locomotivführer wie vorstehend mit abgenommenem Verschlusskasten.

Elektrische Wasserstandsanzeiger.

Damit der Pumpenwärter über den jeweiligen Wasserstand eines vom Schöpfwerk in grösserer Entfernung aufgestellten Reservoirs Kenntnis erhält, wird dem Pumpenwärter entweder der höchste oder der höchste und tiefste Wasserstand des Reservoirs signalisirt: bei einigen Einrichtungen wird auch der jederzeitige Wasserstand angegeben.

Die Signale sind entweder akustisch oder optisch oder beides zugleich.

246) Elektrischer Wasserstandsanzeiger, System Kobliček; ausgeführt von der Telegraphen-Werkstätte der Carl Ludwig-Bahn in Lemberg, 1879. Der Apparat signalisirt den höchsten und den tiefsten Wasserstand des Reservoirs optisch und akustisch, die sonstige Wasserhöhe wird nur optisch angezeigt.

Elektrisch bethätigte Uhren.

247) Thurmuhr mit elektrischem Betriebe, construirt von der Firma Leopolder in Wien, 1865, verwendet in einem Hallenthurme des Westbahnhofes in Wien.

Elektrische Beleuchtungs-Einrichtungen.

248) Elektrische Locomotivlampe, Patent Sedlaczek & Wikulill in Leoben. In Verwendung gestanden bei den Locomotiven der Linie Leobersdorf — Gutenstein der k. k. österr. Staatsbahnen von 1884 — 1886. Diese Construction bezweckt, die elektrische Bogenlampe auch bei starken Erschütterungen, wie letztere beim Gang der Locomotive vorkommen, für die Beleuchtung der Bahnstrecke dienstbar zu machen. Der Durchmesser der die communicirenden Röhren schliessenden Kolben ist derart gewählt, dass bei einer Verschiebung der Kolben, die positive Kohle den doppelten Weg zurücklegt, wie die negative. Als Flüssigkeit in den Röhren wird Glycerin verwendet. Der Kolben der positiven Kohlen ist so stark belastet, dass derselbe den Kolben der negativen Kohle so weit emporhebt, bis beide Kohlen sich berühren. Wird ein Strom durch die Lampe geführt, so zieht der Elektromagnet den Cylinder in sich hinein und sperrt die communicirenden Röhren gegeneinander ab. Beim Abbrennen der Kohle wächst der Widerstand der Leitung, der Magnetismus des Elektromagnetes wird schwächer, die Spirale zieht den Cylinder etwas zurück, wodurch die communicirenden Röhren wieder miteinander verbunden werden und hiedurch die Kohlen gegeneinanderrücken können.

Ruf- (Haustelegraphen-) Einrichtungen.

a) Mechanisch bethätigte (Haustelegraphen-) Einrichtungen.

249) Mechanischer Glockenzug mit 3 Fallklappen. In Verwendung gewesen bei der Böhmischen Westbahn ab 1860. Gleichzeitig mit dem Ertönen der Rufglocke fällt die entsprechende Fallklappe ab und zeigt die Nummer der rufenden Dienststelle.

b) Elektrisch bethätigte (Haustelegraphen-) Einrichtungen.

250) Zeiger-Apparat für Haustelegraphen-Anlagen, System Schönbach; construirt von der allgemeinen Telegraphenbau-Gesellschaft in Wien, 1874. In Verwendung gewesen bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn 1874. Der Apparat diente zum Herbeirufen von neun verschiedenen Personen unter Benützung nur einer Leitung. Nach beendigtem Rufsignal wird jedesmal der Zeiger auf mechanischem Wege in die Normalstellung gebracht.

251) Kurbelumschalter für Zeiger-Apparat, System Schönbach; construirt von der Allgemeinen Telegraphen-Gesellschaft in Wien, 1874. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn. Bei einer jedesmaligen vollen Umdrehung der Kurbel springt der Zeiger am Apparat (Nr. 250) um ein Feld weiter. In der Normalstellung steht die Kurbel auf 0.

252) Nummern-Anzeiger für Haustelegraphen-Einrichtungen: construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, 1875. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

253) Zimmerwecker ohne Glocke (Brummer) für Haustelegraphen-Anlagen, System Schönbach, construirt 1877. In Verwendung gewesen bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

254) Ruftaster in Verbindung mit einem combinirten Rassel- und Einschlagwecker für Haustelegraphen-Einrichtungen; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, 1880. In Verwendung gewesen bei der Kaiser Franz Josef-Bahn. Das Mittönen des Rasselweckers beim Niederdrücken auf die Ruftaste, zeigt der Abgabsstelle des Signales die richtige Function des

Weckers in der Empfangsstelle an. Der Abgabsstelle wird durch einen einfachen Schlag des Weckers rückgemeldet, dass das Signal in der Empfangsstelle vernommen wurde.

255) Ruftaster für 40 Leitungen; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien. In Verwendung gestanden im Präsidial-Bureau der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen von 1878 bis 1892.

256) Rufsignal für Haustelegraphen-Einrichtungen. In Verwendung gestanden bei der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen von 1891—1896. Eine über dem Elektromagnete gelagerte Membrane geräth beim Geben eines Stromimpulses in Schwingungen und erzeugt ein dem Trompetenton ähnliches Signal.

Blitzschutzvorrichtungen für Telegraphen-, Telephon- und Signaleinrichtungen.

257) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate. In Verwendung gewesen bei der Südbahn ab 1860. Die obere Platte ist mit der Leitung, die untere Platte mit der Erdleitung in Verbindung. Die einander zugekehrten Flächen der Platten sind gerippt. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

258) Blitzschutzvorrichtung sammt Winkelträger zum Anbringen an Telegraphensäulen, construirt von Siemens & Halske 1860. In Verwendung gestanden bei der Südbahn. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

259) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen- und Signal Apparate für 2 Leitungen; construirt von der Firma Leopolder in Wien 1863.

260) Blitzschutzvorrichtung wie vorstehend für 4 Leitungen, 1863.

261) Blitzschutzvorrichtung wie vorstehend für 8 Leitungen, 1863.

262) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate. In Verwendung gewesen bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ab 1865. Die Leitungsströme setzen sich in den Spiralen fort, während Ströme grosser Spannung (atmosphärische Elektricität) an den Spitzen zur Erde überspringen. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

263) Blitzschutzvorrichtung wie vorstehend, jedoch in kleinerer Ausführung, 1868. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

264) Blitzschutzvorrichtung aus Gusseisen und Messingspitzen für Glocken- und Distanzsignal-Apparate. 1868.

265) Blitzschutzvorrichtung, System Kohlfürst; construirt von der Firma Almer in Prag, 1876. In Verwendung gewesen bei der Buschtěhrader Bahn. Die mit Platinspitzen versehenen Messingstäbe sind etwa 1 mm voneinander entfernt und in einem Gemenge aus gleichen Theilen Holzkohle und Magnesia gelagert. Ein Messingstab ist mit der Leitung, der andere mit der Erde verbunden. Im kalten Zustande ist das Gemenge ein so schlechter Leiter, dass es einen störenden Verlust des Betriebsstromes nicht veranlasst; beim Ueberspringen eines Entladungsfunkens wird jedoch das Gemenge zum Glühen gebracht und dabei so leitungsfähig, dass es die atmosphärische Entladung zur Erde abführt und somit die Apparate vor Beschädigungen schützt.

266) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate; construirt von der Firma Kaufmann in Prag. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer Bahn von 1873—1885. Anstatt der Spitzen (wie bei Nr. 262) sind hier zum Ueberspringen der atmosphärischen Elektricität Schneiden verwendet.

267) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate, System Glaser in Verwendung bei der Südbahn 1878. Der Leitungsstrom durchfliesst die einzelnen dünnen Drahtstäbchen des Rades; eines dieser Stäbchen steht in einem geringen Abstande vor der Erdverbindung. Wird nun bei der Entladung der atmosphärischen Elektricität das Stäbchen geschmolzen, so kann durch Drehung des Rades das nächstfolgende Stäbchen auf diese Stelle gerückt werden. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

268) Blitzschutzvorrichtung für eine Leitung, System Matzenauer; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, 1879. Zu Versuchszwecken bei der Oesterr. Nordwestbahn in Verwendung gestanden. (Geschenk dieser Bahn.)

269) Blitzschutzvorrichtung mit Spitzen in Verbindung mit Plattenblitzableiter, für das Kabel im Arlbergtunnel; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, 1884.

270) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate, System Pawlik; ab 1885 durch zwei Jahre erprobt in den Stationen Rakitovič und Podgórze der k. k. österr. Staatsbahnen. Die Construction bezweckt die Ermöglichung der telegraphischen Correspondenz auch während eines Gewitters.

271) Blitzschutzvorrichtung für Telephonstationen, construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien, 1885. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Die Leitung wird von der Erdleitung durch ein Seidenband getrennt. Tritt infolge einer atmosphärischen Elektricität eine Durchlochung des Seidenbandes ein, so entsteht eine metallische Berührung der Leitung mit der Erde. Das Seidenband ist sodann um ein Feld weiter zu ziehen, wodurch die Leitung von der Erde wieder isolirt wird.

272) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphenstationen, System Krassny; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien 1887. In Verwendung gestanden bei der Südbahn. Schwache Entladungsströme der atmosphärischen Elektricität werden durch die gegeneinander stehenden Stahlkämme zur Erde geführt. Bei stärkeren Entladungen wird der am rückwärtigen Theil des Messingsteges befindliche feine Neusilberdraht abgeschmolzen, infolge dessen werden die Apparate aus der Leitung ausgeschaltet, zugleich fällt der Messingsteg auf den Gabelständer, verbindet die beiden Leitungsklemmen, so dass die Leitung für die übrigen eingeschalteten Stationen correspondenzfähig bleibt. (Geschenk des Telegraphen-Controlors Herrn Krassny.)

273) Blitzschutzvorrichtung für Telephonstationen; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien, 1887. (Geschenk dieser Firma.)

274) Blitzschutzvorrichtung für Telephonstationen; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien, 1888. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Die kreisrunde Oeffnung zwischen den beiden Lamellen dient zum Ausschalten der Telephonstation. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl.)

275) Blitzschutzvorrichtung für Telephonstationen; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien. Zwischen den Lamellen und der Spange wird ein Seidenband unterlegt, um damit denselben Zweck wie bei Nr. 271 zu erzielen. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl.)

276) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate, construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien, 1889. In Verwendung gestanden auf der Linie Hatna—Kimpolung der Bukowinaer Localbahnen (im Staatsbetriebe). Die Lamellen sind aus Coakskohle angefertigt, damit ein Zusammenschmelzen der Luftlamellen mit der Erdplatte, wie solches bei Verwendung von Metallplatten

häufig vorkommt, vermieden bleibt. Ausserdem haben die Kohlenplatten ein besseres Aufsaugevermögen für die atmosphärische Elektricität.

277) Blitzschutzvorrichtung wie vorstehend; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien, 1890. In Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Die Kohlenplatten sind zur Erzielung einer grösseren Festigkeit mit einer Metallfassung versehen. (Geschenk der Firma Czeija & Nissl in Wien.)

278) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1889. Der gerippte Cylinder ist mit der Leitung, das darüber geschobene Rohr mit der Erde verbunden.

279) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen-Apparate; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1889. Ausser dem gerippten Cylinder, wie bei Nr. 278, sind zum Ueberspringen der atmosphärischen Elektricität noch zwei Platinspitzen angebracht.

280) Vacuum - Blitzschutzvorrichtungen für Telegraphen - Apparate; construirt von Siemens & Halske in Wien 1893. In Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen.

281) Ausschaltvorrichtung für Glockensignal-Apparate, System Gattinger; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien 1895. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Dieser Ausschalter wird zwischen der Blitzschutzvorrichtung und dem Glockensignal-Apparate in die Leitung eingebunden und soll bei Gewittern die unbeabsichtigten, bei Ruhestrom oder Gegenstromschaltung vorkommenden Auslösungen der Glockensignal-Apparate verhindern.

282) Abschmelzvorrichtung für Telephonleitungen, construirt von Czeija & Nissl in Wien 1895. Bei Entladung atmosphärischer Elektricität, bei Berührung der Telephonleitungen mit Starkstromleitungen wird der in der Glashülse befindliche feine Draht abgeschmolzen und hiedurch die Telephon-Apparate aus der Leitung ausgeschaltet. Die Verbindung wird durch Auswechslung der Abschmelz-Patrone wieder hergestellt. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp.)

283) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphen- und Telephon-Apparate, System Schenk: construirt von der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien. In Verwendung

auf der Wiener Stadtbahn seit 1898. (I. Type). Die aus cylindrischen Leuchtkohlenstücken angefertigten Saugspitzen sind verstellbar eingerichtet und gestatten eine bequeme Auswechslung, bezw. Erneuerung der einzelnen Bestandtheile. (Geschenk des Revidenten Herrn Franz Schenk.)

Mess-Instrumente.

284) Rheostat zum Messen der Widerstände von Elektromagnetspulen in Siemens-Einheiten. In Verwendung gewesen beim Telegraphen-Laboratorium der Kronprinz Rudolf-Bahn ab 1870.

285) Rheostat mit Sinus-Boussole zum Messen von Widerständen in Siemens-Einheiten; construirt von Dvořák & Pštross, Prag, 1880. In Verwendung gewesen bei der Böhmischen Westbahn.

286) Tangenten-Boussole, System Prof. Kessler; construirt von der Firma Teirich & Leopolder in Wien. 1886. In Verwendung gewesen bei der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen. Die Boussole diente zur directen Ablesung der Stromstärke in Ampère und der Spannung in Volt gemessen.

Verschiedene zu dieser Sammlung gehörende Gegenstände.

287) Stations- und Streckencontrol-Apparat von Gustav Marin; 1860. (Geschenk des Herrn Regierungsrathes Wojtechovsky.)

288) Fragment eines am 10. Mai 1880 vom Blitze zerstörten Telegraphen-Leitungsdrahtes der Strecke Vismarje-Zwischenwässern der Kronprinz Rudolf-Bahn. (Geschenk des Ober-Inspectors Herrn Gattinger.)

289) Apparat-Garnitur, bestehend aus einem Stromwähler, Rheostat, Stromwender, Umschalter und Galvanoskop für bahnärztliche Zwecke, zur Anwendung von constanten galvanischen Strömen. Im Ordinationszimmer am Westbahnhof Wien im Gebrauch gestanden 1886. Der Stromwähler ermöglicht die Elementenzahl zu vermehren oder zu vermindern; mittels des Rheostates können Widerstände von 100, 300, 800, 1200 und 1500 Siemens-Einheiten in den Stromkreis geschaltet werden. Durch den Stromwender wird die Richtung des Stromes gewechselt, der

Umschalter dient zum Oeffnen und Schliessen des Stromkreises. Das Galvanoskop bezweckt die Richtung des Stromes, als auch eine Störung des Stromkreises anzuzeigen. Verwendet sind hiezu Calland-Elemente, Type der k. k. österr. Staatsbahnen, siehe Nr. 296.

290) Signalglocke eines elektrisch bethätigten Glockensignal-Apparates nebst Hammer und Zugwinkel nach dreijähriger Verwendung (1884—1887) im Arlberg-Tunnel. Charakteristisch wegen der durch den Aufstellungsort bedingten und durch Rostbildung hervorgerufenen abnormalen Abnützung.

291) Galvanisches Kupfer und Kupfervitriol-Krystalle aus galvanischen Elementen; charakteristisch wegen der Ausscheidung des Kupfers in Fadenform. Stammend aus der Station Jasło der k. k. österr. Staatsbahnen (1891).

292) Blocksignalspule, die Drahtleitung ist durch Einnisten von Insecten unbrauchbar geworden 1891. (Geschenk des Ingenieurs Herrn Bergholtz.)

Galvanische Elemente.

Je nach der Schaltungsart des Stromkreises werden constante oder inconstante Elemente verwendet; zu den letzteren sind auch die sogenannten Trockenelemente zu zählen. Bei Ruhestromschaltungen sind fast ausschliesslich constante Elemente im Gebrauch, während für Gegenstromschaltungen fast nur inconstante Elemente in Benützung stehen. Bei Arbeitsstromschaltungen kommen beide Elementgattungen zur Anwendung.

a) Constante galvanische Elemente.

293) Daniel-Element aus den Jahren 1856—1858. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

294) Meidinger Element, eingeführt bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1865; für Morselinien verwendet. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

295) Callaud- (Mittel) Element. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn (ab 1866). (Geschenk der Firma Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

296) Callaud- (Schluss) Element. In Verwendung gestanden bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn (ab 1866). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

297) Meidinger Element, eingeführt bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1867; für Morse- und Glockensignallinien verwendet. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

298) Callaud- (Mittel) Element. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Franz Josef-Bahn (ab 1868).

299) Callaud- (Schluss) Element. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Franz Josef-Bahn (ab 1868). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija & Nissl in Wien.)

300) Meidinger Ballon-Element. In Verwendung gestanden bei der österr. Nordwestbahn (ab 1868). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp.)

301) Callaud-Element. In Verwendung gestanden bei der Prag-Duxer-Bahn, 1883.

302) Meidinger Ballon-Element, verwendet bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von 1871 bis 1878 speciell für Glockensignalleitungen mit Ruhestrombetrieb. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

303) Callaud-Element, grosse Typen eingeführt bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1876. Zunächst für die Glockensignalleitungen verwendet, dann aber auch für Morse- und Signalleitungen in allgemeinen Gebrauch genommen. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

304) Meidinger Element mit Eisendeckel. In Verwendung gestanden bei der Südbahn (ab 1876). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

305) Taschen-Element zur Untersuchung der Telegraphen- und elektrischen Signal-Einrichtungen. In Verwendung gestanden bei den Telegraphen-Aufsichtsorganen der Kaiserin Elisabeth-Bahn (ab 1880). Das aus Kupferblech hergestellte cylindrische Gefäss enthält eine Lösung von Kupfervitriol; in dasselbe wird ein

Zink-Cylinder derart eingehängt, dass er mit dem Gefäss nicht in metallische Berührung kommt. Die am Kupfer und Zinkpol angebrachte Klemme dient zur Aufnahme der Untersuchungsdrähte.

306) Kohlfürst-Element 1880, in Verwendung bei der Buschtěhrader-Eisenbahn. (Geschenk der Buschtěhrader-Eisenbahn.)

307) Kohlfürst-Element, grössere Type. In Verwendung gestanden bei der Kaiser Franz Josef-Bahn (ab 1881).

308) Callaud-Element, grosse Type, mit cylinderförmigem Glase. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen (ab 1886).

309) Callaud-Element, grosse Type, mit viereckigem Glase. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen (ab 1886).

310) Callaud-Element, grosse Type, mit Zink-Cylinder und eingekerbtem Glase. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen (ab 1889).

311) Callaud-Element mit sternförmigem Zink-Cylinder. In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen (ab 1893). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

312) Böttcher-Element für die Glockensignalleitung, probeweise in Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1894. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

313) Roštapil-Element probeweise in Verwendung gestanden bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 1896. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

b) Inconstante galvanische Elemente.

314) Taschen-Element (in Dosenform) zur Untersuchung der Telegraphen- und elektrischen Signal-Einrichtungen. In Verwendung gewesen bei den Telegraphen-Aufsichtsorganen der Kaiserin Elisabeth-Bahn (ab 1870).

315) Sartory-Element (aus dem Jahre 1871). (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

316) Leclanché-Element zur Gegenstrom-Schaltung der Glockensignallinien. In Verwendung gestanden bei der Kronprinz Rudolf-Bahn (ab 1880). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

317) Leclanché-Element zur Gegenstrom-Schaltung der Glockenlinien; 1880. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

318) Leclanché-Element, stammend aus dem Jahre 1880. Grösse 17 cm. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

319) Leclanché-Element mit Holz-Diaphragma; stammend aus dem Jahre 1881.

320) Leclanché-Element, stammend aus dem Jahre 1880. Grösse 24 cm. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

321) Markus-Permanenz-Element. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1880 als Ersatz der Smee'schen Elemente zum Betriebe der Baulinien eingeführt; nach Auflassung derselben für die Morse-Arbeitsstromlinien, sowie für Telephonzwecke verwendet. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

322) Leclanché-Element mit 3 Kohlenbriquetts (1886). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

323) Leclanché-Element, System Lesser mit rundem Kohlenbriquett und Kupferschale zur Aufnahme des Zinkpoles. In Verwendung der k. k. österr. Staatsbahnen seit 1886. (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

324) Leclanché-Element für mobile Morsestationen (Local-Batterie). In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen (ab 1887).

325) Leclanché-Element mit Kohlenbriquetts und Porzellandeckel (1888). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

326) Garnitur (10 Stück) Quecksilber-Elemente in Kästchen für Untersuchungen von Leitungen und Apparaten (1889).

327) Leclanché-Element mit rundem Kohlenbriquett (1890). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

328) Leclanché-Element in Beutel-System Deckert & Homolka, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für Arbeitsstromleitungen und für Telephon-Einrichtungen benützt ab 1893. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

329) Roštapil-Elemente, bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn versuchsweise zu Telephonzwecken benützt 1896. (Geschenk der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

330) Leclanché-Element, System Morse; verwendet seit 1897 für Arbeitsstromleitungen und Telephon-Einrichtungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

Magnet-Inductoren.

Die Magnet-Inductoren dienen vorwiegend zur Bethätigung für Signal-Apparate und sind entweder zum Entsenden von Wechselströmen oder gleichgerichteten Strömen geschaltet. Bei Bedarf wird die Anordnung auch derart getroffen, dass sowohl Wechselströme als gleichgerichtete Ströme mit einem und demselben Apparate in die Leitung geschickt werden können.

331) Magnet-Inductor, für Wechselströme geschaltet; construirt von der Firma Teirich & Leopolder (1882). In Verwendung gestanden bei den k. k. österr. Staatsbahnen. Derselbe diente zur Bethätigung der elektrischen Distanzsignale.

332) Magnet-Inductor für Läutewerke aus den Jahren 1878—1880. In versuchsweiser Verwendung gestanden bei der Oesterr. Localeisenbahn-Gesellschaft. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

Isolirungs-Material für Leitungen.

333) Tableau (100 Stück) mit verschiedenen Porzellan - Isolatoren, Einführungen, Isolirhülsen, Wandträger etc. für die Befestigung und Führung von Telegraphendrähten (1868—1898). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

334) Garnitur (6 Stück) runde Wand-Isolatoren aus Steingut für Drahtführungen (1885). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp., in Wien.)

335) Garnitur (7 Stück) ovale Wand-Isolatoren aus Steingut und Glas für Drahtführungen (1885). (Geschenk der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien.)

Isolatorenträger.

336) Isolatorenträger einstiftig construirt von Siemens & Halske 1860. In Verwendung gestanden bei der Südbahn. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

Tabellen, Zeichnungen, Instructionen etc.

a) Tabellen.

337) Die Telegraphen-Alphabete und Zeichen Oesterreichs in ihrer historischen Entwicklung seit dem Bestande von Telegraphenleitungen; zusammengestellt von Ober-Baurath Herrn Franz Schmid (1891). — Inhalt: *a)* Zeichen beim Gebrauche des Bain'schen Apparates; *b)* das in Oesterreich zuerst angewendete Morse-Alphabet; *c)* das vom Deutsch-österr. Telegraphen-Verein angenommene gemeinsame Telegraphen-Alphabet; *d)* Ergänzungen und Aenderungen der vom Deutsch-österr. Telegraphen-Verein für den internen und internationalen Telegraphendienst angenommenen Morsezeichen; *e)* Typen des Hughes-Apparates; *f)* Zeichen des Mayer'schen Multiplex-Apparates, eingeführt 1874, aufgegeben 1887; *g)* Zeichen des Granfeld-Perfector; *h)* Zeichen des Estienne-Apparates; *i)* Eisenbahnsignale mittels der elektrischen Glockenschlagwerke.

b) Zeichnungen.

338) Normalpläne (12 Stück) für Telegraphen- und elektrische Signal-Einrichtungen der k. k. österr. Staatsbahnen aus dem Jahre 1884, u. zw.: Relais, Galvanometer und Morse-Taster; Morse-Schreib-Apparat und Stöpselklemmenwechsel; Optische Controle und Signaltaster-Boussole; Wächtersignallaufwerk; Bureauschlagwerk, Controlwecker und Linienwechsel; Blitzplatte und Schubwechsel; Magnetinductor und Distanzsignaltaster; Laufwerk zum elektrischen Distanzsignal; Wächterglocke, stehender Wecker und Distanzsignalpyramide; Galvanische Elemente und Schaltungsschema.

c) Instructionen.

339) Instruction für die Signalisirung und für den Telegraphen-Dienst [der Buschtěhrader-Eisenbahn 1871]. (Geschenk der Buschtěhrader-Eisenbahn.)

340) Instruction über Behebung von Telegraphen- und Glockensignalstörungen [der Südbahn 1872]. (Geschenk der Südbahn-Gesellschaft.)

341) Instruction (Nr. III): Beschreibung der elektrischen Telegraphen und anderer elektrischen Einrichtungen auf den Linien der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, 1885.

Einrichtungen für das Fahren in Raumdistanz.

Um das gefährliche Zusammentreffen zweier in gleicher Richtung verkehrender Züge auf offener Strecke zwischen den Stationen zu verhindern, wird die Strecke in Raumabschnitte eingetheilt, und es darf in den von einem Zuge besetzten Raumabschnitt kein zweiter Zug eingelassen werden.

Jeder solche Raumabschnitt ist durch ein optisches, weithin sichtbares Armsignal gekennzeichnet, welches von einem in der Nähe desselben befindlichen Wärter mechanisch gestellt wird. Nach Einfahrt eines Zuges in den Raumabschnitt wird das Signal auf »Halt!« gestellt und in dieser Stellung solange belassen, bis die Nachricht eingelangt ist, dass der Zug in den nächsten Raumabschnitt eingefahren und durch das am Anfange dieses Abschnittes aufgestellte Signal gedeckt wurde. Die Nachricht wird entweder auf telegraphischem oder auf telephonischem Wege oder mittels besonderer Zeigerwerke gegeben.

Bei den mit dem Namen Blockwerke (Fernsperrwerke) bezeichneten Einrichtungen für das Fahren in Raumdistanz stehen die Mastsignale in einem solchen thatsächlichen mechanischen Abhängigkeitsverhältnisse, dass die Rückmeldung über das Freisein der Strecke nur nach vorhergegangener Sperrung des Signales des meldenden Postens stattfinden kann und gleichzeitig mit der Verständigung über das Freisein der vorgelegenen Strecke auch die Sperre des nächsten, in der Zugrichtung rückwärts gelegenen Signales aufgehoben wird.

342) Blocksignal-Apparat, System Charles Walker. 1863. Bei diesem Blockwerke fehlt noch die mechanische Sperre des Signalhebels, und wird nur die Ertheilung der Erlaubnis zur Einfahrt in einen Raumabschnitt davon abhängig gemacht, dass der betreffende Posten bei sich das Zeichen »Strecke besetzt« hergestellt hat. Der linke Flügel gilt für die vom nächsten Posten ankommenden Signale, der rechte Flügel dient als Controlzeichen für die an diesen Posten abgegebenen Signale. Die wagrechte Stellung des Flügels bedeutet »Strecke besetzt«, die Stellung schräg nach abwärts »Strecke frei«. Gleichzeitig mit der Stellung der Flügel wird eine bestimmte Anzahl von Glockenschlägen gegeben. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

343) Stellvorrichtung für Blocksignal-Apparat, System Charles Walker, 1863. Durch Niederdrücken des weissen Knopfes wird der negative Pol der Batterie in die Leitung geschaltet und das Signal »Strecke besetzt« gegeben, während beim Niederdrücken des schwarzen Knopfes der positive Pol der Batterie in die Leitung geschaltet und das Signal auf »Strecke frei« gestellt wird. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

344) Modell eines Block-Apparates, System Siemens & Halske 1880. Das Blockwerk wird mittels Inductionsströmen betrieben. Bei der Freigabe der rückwärts gelegenen Blockstrecke wird gleichzeitig der Stellhebel des Signales für die vorausliegende Strecke in der Haltestellung gesperrt. Dies geschieht durch Niederdrücken der Taste und Drehen der Inductorkurbel. Die Wechselströme, welche die Elektromagnetspulen durchkreisen, bewirken ein Hin- und Hergehen des Ankers, wodurch das Zahnsegment abfällt und die untere Arretirungsstange in der unteren Lage durch eine besondere Hebelvorrichtung festgehalten wird, so dass diese Arretirungsstange auch nach dem Loslassen der Taste in dieser Lage verbleibt und den Signalhebel sperrt. Die bei Freigabe der Strecke vom Nachbarposten gesandten Wechselströme bewirken das Aufsteigen des Segmentes und dadurch die Aufhebung der Sperre des Signalhebels, indem die Arretirungsstange wieder in die Höhe geht und den Stellhebel freilässt. Die Anzeige über die Freigabe und die Sperre der Strecke erfolgt durch eine weisse oder rothe Blende, welche in einem Fensterchen des Schutzkastens erscheint. — Dieses Blockwerk hat die

grösste Verbreitung in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Holland und Russland gefunden. (Geschenk der Firma Siemens & Halske.)

345) Tafel (in Rahmen): Schematische Darstellung der in der Zeit von 1883—1885 ausgeführten Einrichtung zum Fahren in Raumdistanz in der Localstrecke Wien—Rekawinkel. Die Zeichnung wurde für die Jubiläums-Gewerbe-Ausstellung Wien 1888 angefertigt.

Weichensicherungsanlagen.

(Weichen- und Signalstellwerke.)

Die Weichensicherungsanlagen bezwecken, die Fahrt über Weichen dadurch gefahrlos zu gestalten, dass die Weichen in der für die Fahrt richtigen Stellung fest verschlossen werden. Die Anzeige, ob dieser Verschluss besteht oder nicht, geschieht durch Mastsignale, welche mit den Weichen in mechanische Abhängigkeit gebracht sind.

Der Verschluss der Weichen geschieht durch besondere, an der Weichenspitze angeordnete Riegelvorrichtungen, deren Bethätigung von einem besonderen Stellwerke aus mittels Drahtzügen erfolgt. Zumeist werden aber die Weichen von solchen Stellwerken aus nicht nur verriegelt, sondern auch umgestellt, zu welchem Zwecke sich an der Weichenspitze statt der einfachen Weichenriegel geeignete »Weichenstellriegel« befinden. An den Stellwerken sind die Weichenhebel neben den Signalhebeln gereiht und wird die erforderliche Abhängigkeit zwischen den Weichen und Signalhebeln durch ein Schiebersystem bewirkt, welches die Freistellung eines Signales nur dann gestattet, wenn vorher die Weichenhebel in die für die zugehörige Fahrstrasse (Gleis) erforderliche Stellung gebracht wurden. Während der Freistellung eines Signalhebels bleiben die zugehörigen Weichenhebel gesperrt und können nicht umgelegt werden.

Die Stellwerke sind entweder an den Stationsenden oder in der Nähe des Aufnahmsgebäudes aufgestellt und, um im ersteren Falle die Verfügung über die Einfahrten in die verschiedenen Geleise in die Hand des diensthabenden Verkehrsbeamten zu legen, mit mechanischen oder elektrischen Blockwerken versehen. Durch solche Blockwerke werden auch die Weichenhebel bei Ein- und Ausfahrten unter besonderem Verschlusse gehalten, so dass ihre Umlegung nur mit Zustimmung

des Beamten geschehen kann (Fahrstrassenverschluss), wodurch dem vorzeitigen Umstellen der Weichen unter dem fahrenden Zuge vorgebeugt wird.

346) Stellwerk, System Rothmüller, zur Verriegelung eines Wechsels vom Aufnahmsgebäude aus mittels Drahtzügen (Station Steindorf der Linie Wien—Salzburg 1876 bis 1890). Der einfache Drahtzug wurde durch Gewichte in Spannung gehalten. In der Ruhelage war die Verbindung zwischen Hebel und Drahtzugrolle aufgehoben, um die Ausgleichung der Drahtzugspannung zu ermöglichen. Die Kuppelung des Hebels mit der Drahtzugrolle fand bei der Ausklinkung der Handfalle des Hebels statt und blieb bis zur Einklinkung derselben in der zweiten Endstellung des Hebels bestehen.

347) Stellwerk, System Rothmüller, zur Verriegelung von Weichen und zur Stellung von Einfahrtsignalen (Station Neumarkt-Kallham der Linie Wels—Passau 1879—1890). Nach den gleichen Principien gebaut wie das vorige Stellwerk, jedoch mit einem Mechanismus zur Erzielung der Abhängigkeit zwischen den Signal- und Weichenhebeln.

Die folgenden 8 Nummern veranschaulichen eine vollständige Sicherungsanlage mit centraler Weichenstellung für eine grössere Mittelstation.

348) Zeigt die Gleisanlage für eine solche Station.

349) Completes Stationsblockwerk für Fahrstrassenverschluss, System Rank, mit sechs elektrischen Einrichtungen, drei Weckern und drei Weckertasten; zuerst ausgeführt in der Station Sigmundsherberg der k. k. österr. Staatsbahnen 1891. Auf der horizontalen Platte der Einschaltevorrichtung ist die Gleisanlage schematisch in Linien dargestellt. Für jede einmündende Bahnlinie ist ein Schubknopf vorhanden, welcher auf die verschiedenen Gleislinien des Bahnhofes eingestellt werden kann und zur Einschaltung der Blockleitung dient. Ueber der Platte sind rückwärts die Blockwerke angeordnet, welche im Wesen mit dem unter Nr. 344 dargestellten Blockwerk übereinstimmen. Ein Block dient zur Freigabe des Signales, ein zweiter zur Freigabe der Weichen. Durch die zugehörigen Blocks am Stellwerke werden die Weichen, bezw. das Signal verschlossen. Diese Einrichtung bewirkt, dass 1. der Wärter beim Stellwerke nur jene Fahrstrasse verschliessen

kann, deren Leitung vom Verkehrsbeamten am Stationsblock eingeschaltet wurde; 2. die gleichzeitige Einschaltung von Fahrstrassenleitungen verschiedener auf derselben Seite des Bahnhofes einmündender Linien für die Fahrt auf ein und dasselbe Gleise ausgeschlossen ist; 3. hingegen die gleichzeitige Einschaltung der Fahrstrassenleitungen eines und desselben Gleises für zwei auf den entgegengesetzten Seiten des Bahnhofes einmündende Linien nicht gehindert ist, um Durchfahrten bei geschlossenen Weichen zu ermöglichen; 4. die Einfahrtssignale der entgegengesetzten Richtung auf ein und dasselbe Gleise nicht freigegeben werden können, sondern dass nur die Freigabe von einer Richtung ermöglicht wird; 5. die Freigabe des Einfahrtssignales aus allen Richtungen auf verschiedene Gleise, sofern sich dieselben nicht kreuzen, erfolgen kann. (Geschenk der Firma Siemens & Halske.)

350) Dreizehntheiliges Stellwerk für die eine Stationsseite, mit dreistelligen Signalhebeln, 2 Distanzsignalhebeln und 6 Weichenhebeln; darüber ein achttheiliger Anzeiger mit 2 Weckern und ein viertheiliges Blockwerk mit 2 Weckertasten.

351) Siebentheiliges Stellwerk für die zweite Stationsseite, mit 1 dreistelligen Signalhebel, 1 Distanzsignalhebel, 1 Hebel zur Verriegelung einer Weiche und 4 Weichenhebeln; darüber ein viertheiliger Anzeiger mit 1 Wecker, und ein dreitheiliges Blockwerk mit 2 elektrischen Einrichtungen und einer Weckertaste.

352) Modell eines Signalmastes mit Klappscheibe; Massstab 1:4. Die Scheibe wagrecht gestellt bedeutet »Freie Fahrt«, die Scheibe lothrecht gestellt »Halt!« Diese Signale werden als Distanzsignale zur Deckung der Station gegen einfahrende Züge verwendet. Das Signal wird mittels doppelter Stahldrahtzüge gestellt. Der Stellhebel befindet sich am Stellwerk. (Geschenk der Firma Siemens & Halske.)

353) Modell eines Signalmastes mit zwei Flügeln; Massstab 1:4. Diese Signale sind mit den Weichen in Abhängigkeit gebracht und werden mittels doppelter Stahldrahtzüge von den Stellwerken aus gestellt. Für die erlaubte Fahrt in der geraden Richtung zeigt das Signal nur den oberen Arm um 45° nach aufwärts geneigt (bei Dunkelheit ein grünes Licht dem Zug entgegen). Für die Fahrt in die Ablenkung beide Arme 45° schräg nach aufwärts geneigt (bei Dunkelheit zwei grüne Lichter dem

Zug entgegen). In der Haltstellung steht der obere Arm wagrecht (rothes Licht dem Zug entgegen). Der untere Arm erscheint durch den Mast gedeckt. (Geschenk der Firma Siemens & Halske.)

354) Normaler Weichenriegel. Die Schubstange ist mit den Weichenzungen (Spitzschienen) fest verbunden und bewegt sich gleichzeitig mit diesen hin und her. In dem eisernen Gehäuse befindet sich eine Kettenrolle, auf deren oberen Fläche ein Kreissegment angegossen ist. Die Schubstange ist mit Ausschnitten versehen, welche den Eintritt des Riegelsegmentes gestatten, wenn die Weiche entsprechend gestellt ist. Vorsprünge am Ende des Riegelsegmentes lassen die Drehung der Kettenrolle nur nach einer bestimmten Richtung zu, so dass bei der einen Stellung der Weiche die Rolle nur nach einer Seite, bei der anderen Stellung der Weiche nur nach der anderen Seite gedreht werden kann. Der Hebel des Stellwerkes (s. Nr. 350) ist dementsprechend für drei Stellungen eingerichtet. In der Mittellage ist die Weiche entriegelt und daher frei beweglich, in der Stellung nach abwärts ist die Weiche für die Fahrt in gerader Richtung, in der Stellung nach aufwärts für die Fahrt in die Ablenkung verriegelt. (Geschenk der Firma Siemens & Halske.)

355) Normaler Weichenstellriegel. In dem Gehäuse befindet sich die Kettenrolle, welche mittels Drahtzügen vom Stellwerk aus nach beiden Richtungen gedreht wird. Auf der Kettenrolle ist ein Bolzen angebracht, welcher bei der Drehung der Kettenrolle aus der Endstellung in eine Ausnehmung der Schubstange gelangt, diese Stange nun mitzieht und verschiebt. Nachdem die Schubstange mit den Weichenzungen fest verbunden ist, so werden dieselben hierdurch ebenfalls verschoben, die Weiche sonach »umgestellt«. Bevor der Bolzen in die Endstellung gelangt, tritt derselbe aus der Ausnehmung der Schubstange aus und zugleich legt sich das Riegelsegment der Rolle vor, ein mit der Schubstange durch zwei Stifte verbundenes Riegelstück. Hiedurch wird die Weiche in der jeweiligen Lage festgehalten (verriegelt). Wenn die Weichenzungen für eine Fahrt unrichtig stehen und durch Fahrzeuge beim Fahren von der Wurzel nach der Spitze gewaltsam umgelegt werden, so werden die beiden Stifte, welche das Riegelstück mit der Schubstange verbinden, abgescheert und nur die Schubstange allein bewegt. Der Hebel am Stellwerk kann nach diesem gewaltsamen »Aufschneiden« der Weiche nicht mehr

umgelegt werden, weil die Ausnehmung der Schubstange nicht mehr die frühere Lage einnimmt, so dass der Bolzen der Kettenrolle bei der Umlegung des Stellhebels an die Schubstange anstösst und dessen Bewegung hindert. (Geschenk der Firma Siemens & Halske.)

356) Modell eines Weichenriegels, System Siemens & Halske für Sicherungsanlagen. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Ludwig Proske.)

357) Modell eines Weichenstellriegels, System Siemens & Halske. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Ludwig Proske.)

358) Weichenstellriegel, System Schnabel und Henning. In Verwendung gewesen in der Station »Nusle-Vršovic« der Linie Gmünd—Prag (Kaiser Franz Josef-Bahn) 1884 bis Mai 1895. — Die Bewegung erfolgt mittels Gestängeleitung aus Gasrohr. Im ersten Theil der Bewegung wird die Weiche entriegelt, im mittleren Theil der Bewegung umgestellt und im letzten Theil wieder verriegelt. Der Längenänderung des Gestänges ist hierdurch auch Rechnung getragen, indem durch diese keine Bewegung der Weiche bewirkt werden kann. Die Vorrichtung ist nicht aufschneidbar und wird daher beim »Aufschneiden« einer Weiche durch Fahrzeuge zerstört.

359) Quecksilbercontact, System Siemens & Halske. Auf österreichischen Bahnen verwendet seit ca. 1880. Um die Einflussnahme eines Zuges auf die Blockwerke zu erreichen, ist an einer entsprechenden Stelle hinter dem Signale eine Contactvorrichtung angebracht, welche durch die Räder des fahrenden Zuges geschlossen wird und dadurch eine in den Stromkreis einer Batterie eingeschaltete Sperre am Blockwerk auslöst. Der Quecksilbercontact wird unterhalb der Schiene angebracht und der Contactschluss beim Durchbiegen der Schiene geschlossen. (Geschenk der Firma Siemens & Halske.)

360) Foliant, enthaltend eine Sammlung von Normalplänen für Weichensicherungsanlagen der k. k. österr. Staatsbahnen; in dem Bestande vom Jahre 1879 bis zur Gegenwart.

361) Tunnelsignal, System Krämer; in Verwendung gestanden in der Station Prag der Kaiser Franz Josef-Bahn 1880 bis 1882.

In der »Haltstellung« des Signales wird die kreisrunde Oeffnung des Signal-Apparates »roth« geblendet. Zur Beleuchtung während der Nachtzeit diente eine an der Rückseite des Signal-Apparates angebrachte Laterne. Das auf elektrischem Wege bethätigte Signal wurde bei der Einfahrt des Zuges in den Tunnel in der Richtung der Fahrt von Wien nach Prag automatisch auf »Halt« und beim Verlassen des Zuges aus dem Tunnel mittels eines Kurbelumschalters (s. Nr. 362) auf »Frei« gestellt. In umgekehrter Fahrtrichtung des Zuges erfolgte die Stellung des Signales auf »Halt« durch den Umschalter, hingegen wurde die Stellung auf »Frei« automatiseh bewirkt. Zur automatischen Bethätigung des Signales sind zwei voneinander unabhängig functionirende, am Gleise angebrachte Pedale, welche je mit einer Contactvorrichtung (s. Nr. 363) gekuppelt waren, verwendet worden, wovon das eine für die Haltestellung, das andere für die Freistellung des Signales diente, u. zw. wurde beim Niederdrücken des Pedales für die Haltstellung durch einen darüber rollenden Zug ein positiver, und beim Niederdrücken des Pedales für die Freistellung ein negativer Strom in die Leitung entsendet. In der Ruhelage der Pedale ist die Leitung ein-, dagegen die Batterie ausgeschaltet.

362) Kurbelumschalter für Tunnelsignal (Nr. 361). Je nach Drehung der Kurbel auf das rothe oder weisse Feld wurde ein positiver oder negativer Strom in die Leitung entsendet und das Blocksignal auf »Halt« oder »Frei« gestellt. In der fixirten Stellung der Kurbel auf »Halt« oder »Frei« war die Leitung geschlossen und die Batterie ausgeschaltet.

363) Contactvorrichtung für das Pedal zur automatischen Stellung des Tunnelsignals, System Krämer (Nr. 361). Die Achse der Contactvorrichtung, welche durch eine Hebelübersetzung mit dem Pedal gekuppelt ist, wird beim Niederdrücken desselben in Drehung versetzt und stellt den Schluss der Batterie her. Die Drahtzuführungs-Oeffnungen, sowie der abhebbare Deckel der Contactvorrichtung sind gegen das Eindringen von Staub und Nässe durch Zwischenlagen von Gummiplatten geschützt.

364) Stellvorrichtung für Semaphoren, System Stefan von Götz. In Verwendung der k. k. österr. Staatsbahnen 1891.

Wegschranken.

Das Vorziehen oder Niederlassen einer Schranke zum Absperren eines Bahnüberganges geschieht vorwiegend auf mechanischem Wege. Die Benachrichtigung der einen Bahnübergang passirenden Fussgänger und Fuhrwerke, dass die Absperrung der Bahn bevorsteht, erfolgt gewöhnlich durch Glockenzeichen, welche von dem Schrankenwärter mittels eines Drahtzuges gegeben werden.

365) Modell eines Zugschrankens, System Stefan v. Götz und Söhne, mit Winkelhebeln, automatischem Läutewerk und Vorläute-Apparat, seit 1877 in Verwendung bei der Kaiserin Elisabeth-Bahn, Kaiser Franz Josef-Bahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc., seit 1886 als Normale bei den Oesterr. Staatsbahnen eingeführt. Massstab 1 : 8. (Geschenk der genannten Firma.)

366) Modell eines Zugschrankens, System Stefan von Götz & Söhne, mit Rollen, automatischem Läutewerk, Vorläute-Apparat und Localsignal; seit 1874 in Verwendung auf den Staatsbahnlinien Tarnów—Leluchów, Divača—Pola und Rakonitz—Protivin, wie auch auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bei frequenten Wegübersetzungen. Massstab 1 : 8. (Geschenk der genannten Firma.)

367) Bild (in Rahmen): Strassenabsperrung mit Läutewerk und automatischer Stahldrahtvergitterung. Die Vorrichtung (veranschaulicht im halbgeöffneten Zustande) ist mit Semaphor-Signalen in Verbindung und steht mit diesen in gegenseitiger Abhängigkeit. Ausgeführt 1885 bei km 5·772 der Strecke Wien—Kaiser Ebersdorf von Stefan von Götz und Söhne. (Geschenk dieser Firma.)

368) Bild (in Rahmen): Zugschranke mit Läutewerk, automatischer Stahldrahtvergitterung und Verbindung mit den Signalvorrichtungen; aufgestellt 1889 bei km 1·68 der Strecke Wien—Tulln von Stefan von Götz und Söhne. (Geschenk dieser Firma.)

Anhang I.

Ausserösterreichisches Eisenbahnwesen.

Europa.

Ungarn.

1) Bild (in Rahmen): Die Bodmer'sche Eisenbahn-Anlage zwischen Pest und Köbanya (Steinbruch), eröffnet als Probestück der bis Szolnok geplant gewesenen Linie am 20. August 1827 und — der Unbrauchbarkeit wegen — wieder abgebrochen am 20. März 1828. Die von dem badensischen Salzbergwerksdirector J. R. v. Bodmer entworfene Bauart war aus dem 1821 von Henry Robinson Palmer bekannt gemachten System hervorgegangen und bestand aus einer auf 2—3 m hohen Stützen ruhenden Fahrbahn (mit Flachschienen belegte Balken), auf welcher an Rollen hängende Tragkörbe mittels Thierkraft fortbewegt wurden. Das Bild ist die photographische Wiedergabe des bezüglichen, im Besitze der Stadt Budapest befindlichen und aus der Lanfranconi-Sammlung stammenden Originalgemäldes.

2) Mappe mit Abschrift eines im Pressburger »Pfennig-Magazin« von Anton Schmid jun. (I. Jahrg. 1834) erschienenen Artikels über die Eisenbahnen. Derselbe schildert das Entstehen und den Nutzen der Eisenbahnen, ihre Anlage und Einrichtung, und befürwortet den Eisenbahnbau in Ungarn. Sehr interessant sind die in dem Aufsatze eingestreuten Wiedergaben fremder Aussprüche über das Wesen und den Nutzen der Eisenbahnen.

3) Bildnis (in Rahmen): Franz Otto Hieronymi, königl. dirigirender Ingenieur bei den Vorarbeiten und nachher auch bei der Projectsverfassung für die im Jahre 1838 gegründete Pressburg-Tyrnauer Pferdeeisenbahn, welche die erste Schienenstrasse Ungarns war. Das Originalgemälde stammt wahrscheinlich aus den Dreissiger-

Jahren; die photographische Reproduction wurde 1897 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie« angefertigt.

4) »Uebersichtskarte (in Rahmen) der in dem Königreiche Ungarn von der Moritz v. Ullmann'schen Gesellschaft nach den Bestimmungen des XXV. Reichstags-Gesetz-Artikels zur Verbindung der königl. Hauptstadt Ofen und Pesth mit Ober-Ungarn und Siebenbürgen, dann zu jener mit den k. k. Provinzen: Oesterreich, Böhmen, Mähren, Schlesien und Galizien, endlich mit dem Königreiche Pohlen und mit ganz Norddeutschland beantragten Eisenbahnen, dargestellt nach den verschiedenen Stadien der im Jahre 1838 durch den amerikanischen Eisenbahn-Ingenieur Ch. F. Zimpel gepflogenen Vorerhebungen.« Hiernach waren damals folgende Linien projectirt, gegen Westen: Pesth—Waitzen—Neuhäusel—Pressburg zum Anschlusse an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (in Marchegg), oder Pesth—Waitzen—Gran—Komorn—Szerdahely—Pressburg—Marchegg, nebst der Abzweigung Komorn—Gönyö zum Anschlusse auch an die Wien-Raaber Bahn, ferner Ofen—Gran, Ofen—Bánhida—Raab (Variante Ofen—Bánhida—Dotis—Uj Szönyö), Ofen—Tétény—Stuhlweissenburg—Mór—Kis Bér—Raab; gegen Osten: Pesth—Czegled—Szilnok—Török—Szt. Miklos—Debreczin, oder Pesth—Hatvan—Mezö Kövesd—Debreczin nebst den als Pferdebahnen auszuführenden Seitenlinien Debreczin—Tokaj, Debreczin—Gross-Wardein, Török—Szt. Miklos—Csaba—Arad.

5) Bildnis (in Rahmen): Moritz Ullmann von Szitányi, Bankier, Gründer und Concessionär der Ungar. Centralbahn. Er projectirte seit dem Jahre 1837 eine am linken Ufer der Donau anzulegende Eisenbahn durch Ungarn und liess die Pläne hiefür von dem amerikanischen Eisenbahn-Ingenieur Charles F. Zimpel ausarbeiten (vgl. d. vorig. Nr.). Von den bezüglichen Linien sollte jedoch nur die Hauptbahn Pressburg—Pest als Locomotivbahn ausgeführt werden. Das ganze Vorhaben, welches sich als Concurrenz gegen die von Baron Sina angestrebten Linien auf dem rechten Donauufer (s. Nr. 195) darstellte, fand in Ungarn grossen Anklang und verdrängte auch thatsächlich die Sina'schen Projecte. Ullmann erhielt am 4. März, bezw. 16. Mai 1844 die Concession für die Linie Marchegg—Pressburg—Pest—Debreczin nebst mehreren Zweigbahnen und errichtete zur Durchführung dieser

Concession eine Actien-Gesellschaft unter der Firma: »Ungarische Centralbahn«. Trotz der Unterstützung, welche dieses Unternehmen schon von anfangs her auch bei den Finanzkräften der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gefunden, machte dasselbe keine gedeihlichen Fortschritte und wurde schliesslich an den Staat abgetreten (7. März 1850). Damals stand erst die Strecke Marchegg—Pest—Czegled im Betriebe. — Das Originale des Portraits befindet sich im Besitze der Stadt Budapest und dürfte zu Beginn der Vierziger-Jahre gemalt worden sein.

6) Mappe mit »Uebersichtskarte der auf dem XXV. Gesetzartikel des Reichstages de anno 1832/6 basirten, die königl. Hauptstädte Pesth und Ofen einer Seits mit Wien, und durch den Anschluss an die ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Mähren, Böhmen, Schlesien, Gallizien und dem nördlichen Auslande, anderer Seits mit dem Banate, Ober-Ungarn und Siebenbürgen verbindenden Ungarischen Central-Eisenbahn, gegründet vom Herrn Moritz Ullmann von Szitányi, mehrerer Gerichtstafeln Beisitzer. Entworfen und gezeichnet unter der Leitung des amerik. Eisenbahn-Oberingenieurs C. F. Zimpel und des königl. preuss. Reg.-Bau-Conduct. A. Bok, durch Oberlieut. Anton Confalonieri.« — In der unteren linken Ecke der wahrscheinlich aus dem Jahre 1841 stammenden Karte befindet sich eine Ansicht von Gross-Maros am linken Donauufer, Visegrad gegenüber. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

7) Mappe mit »Uebersichtskarte der Situation und des Längenprofils der ersten Division von dem bereits ausgearbeiteten vollständigen Bauprojecte der auf dem linken Donauufer von Pest nach Pressburg beantragten Eisenbahn; projectirt von Ch^as F. Zimpel amerik. Eisenbahn-Oberingenieur.« — Lithographie von Carl Graf, wahrscheinlich aus dem Jahre 1840 oder 1841. — Oberhalb der Situation befindet sich (als Reclame) die Zeichnung eines Eisenbahnzuges, u. zw.: »Dampfwagen von Wm. Norris in Philadelphia nebst amerikanischen Personen- und Frachtwagen«; unterhalb des Längenprofils ist eine »Erklärung zu den Brücken des Pest Weitzner Eisenbahn-Projectes« beigefügt.

8) »Uebersichtskarte (in Rahmen) der projectirten ungarischen Südbahn, vereinigt mit der königl. priv. Louisenstrasse, von der Donau bis zur Seeküste, nebst Andeutung der möglichen Verbindung mit der ungarischen Centralbahn und durch dieselbe

mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.« — Aus den auf der Karte selbst enthaltenen Angaben war der projectirten Bahn — in ihrer Anlage von Alt-Szlankament (am rechten Donauufer gegenüber der Theissmündung) über Déakovár, Brod und Sziszek nach Karlstadt, nebst Abzweigungen nach Mitrovitz, Essegg und Agram — hauptsächlich die Bestimmung zugedacht, in Verbindung mit der in Karlstadt beginnenden Louisenstrasse nach Fiume, auf welcher letzteren »die mit der Eisenbahn anlangenden Güterwagen blos durch Umwechslung der Räder weiterbefördert werden sollen«, die Frachten »in 6 Tagen, statt wie bisher in Monaten«, aus dem Innern an die Seeküste zu bringen. (Geschenk des Herrn Oberofficials Herm. Strach.)

9) Ungarischer Prunksäbel (in Lederfutteral). Die Klinge ist damascirt, die Scheide aus Holz, mit rothem Sammt, Halbedelsteinen, Perlen und reichvergoldetem Beschlage geschmückt. Letzterer zeigt in feiner Ciselirung eine ungarische Widmungs-Inschrift, welche in deutscher Uebersetzung lautet: »Die Direction der Centralbahn zum Zeichen der Gefühle der Dankbarkeit und Verehrung.« Das Waffenstück hat sich bei der mittels Vertrages vom 7. März 1850 durch die k. k. Staatsverwaltung eingelösten »Ungarischen Centralbahn« (Marchegg—Pest—Szolnok—Debreczin etc., concessionirt am 4. März 1844 an Moritz Ullmann von Szitányi) vorgefunden und soll zu einem Ehrengeschenke an den um das genannte Unternehmen verdienstvollen Vicegespan Herrn Szent-Kiraly bestimmt gewesen sein, welcher jedoch jedwede Honorirung ablehnte.

10) Bild (in Rahmen): Budapester Bahnhof der am 19. Jänner 1863 concessionirten Pest-Losonczer Bahn, welche aus Ursache und nach Ueberwindung mannigfacher finanzieller Schwierigkeiten am 3. November 1866 die Benennung »Ungarische Nordbahn« angenommen hatte und am 16. Juni 1868 an den Staat abgetreten wurde. Ihre Eröffnung bis Salgó Tarján hat am 19. Mai 1867 stattgefunden. An der Stelle jenes »Losonczer Bahnhofes« befindet sich gegenwärtig der Budapest-Josefstädter Bahnhof der königl. ungar. Staatsbahnen. — Tuschzeichnung von Erwin Pendl (etc., w. b. Nr. 48 des allgem. Kataloges).

11) Mappe mit Zeichnungen (29 Blatt) der beim ursprünglichen Baue der I. Siebenbürger Bahn (Linie Arad—Karlsburg), d. i. in den Jahren 1867—1868 eingelegten Schiffkorn-Brücken, u. zw. der

Gurasrada-Brücke, Klein Streel-Brücke, Odwos-Brücke, Monorostia-Brücke, Konop-Brücke, Kladova-Brücke, Libancsa-Brücke, Berzova-Brücke, Czora-Brücke und Radna-Brücke. Die Zeichnungen stellen zumeist die Seitenansicht und den Querschnitt der Objecte, mitunter auch die Constructions-Details derselben dar. (Geschenk des Inspectors Herrn Carl von Szukiewicz.)

12) Mappe mit vier photographischen Abbildungen der im Juni 1871 zufolge seitlicher Verschiebung des Mittelpfeilers zusammengebrochenen Schiffkornbrücke über den Klein Streel auf der Linie Arad—Karlsburg (s. Nr. 11 dieser Katal.-Abthlg.) und des damals schleunigst hergestellten Holzprovisoriums. (Geschenk des Inspectors Herrn Carl von Szukiewicz).

13) Bild (in Rahmen): Photographische Abbildung der Gefährdung, beziehungsweise auch Beschädigung, welche die Brücke des Kohlenschleppgeleises in Petrozseny (Siebenbürger Bahn) infolge Anschwemmung von Rundholz durch den Zsilfluss im Mai 1871 erlitten hat.

14) Bild (in Rahmen), darstellend den hauptstädtischen Getreide-Elevator, welcher in der Zeit von 1881—1883 nach den Plänen und unter Leitung des Professors und k. k. Oberbaurathes Christian Ulrich im Bereiche der Budapester Verbindungsbahn (Lastenbahnhof—Zollamt) und des Donauquais, im Kostenbetrage von rund fl. 2,225.000 erbaut worden ist. Das Bild selbst wurde für die Ausstellung in Antwerpen nach den Originalplänen angefertigt. (Geschenk des Chef-Architekten [Directors] der Südbahn a. D. Herrn Wilhelm von Flattich).

15) Foliant (gebunden in braune Leinwand mit Golddruck), enthaltend eine ausführliche Beschreibung des unter vorig. Nr. angeführten Bauwerkes. Dieselbe ist betitelt: »Elevator der Hauptstadt Budapest System »Ulrich«. Amerikanisches, Belgisches, Deutsches, Französisches, Oesterreichisches, Ungarisches, Russisches, Rumänisches etc. Patent. Projectirt und ausgeführt von Christian Ulrich, Architekt und Ingenieur etc. — Tafeln: 28 Blatt, Dispositionspläne in Lichtdruck. Wien, k. k. Hofbuchhandlung Wilhelm Frick. 1885.« Ausserdem sind noch beigegeben: 25 (richtig 21) Aufnahmen nach der Natur aus den verschiedenen Stadien des Baues. (Geschenk des Chef-Architekten [Directors] der Südbahn a. D., Herrn Wilhelm Ritter von Flattich.)

16) Bild (in Rahmen): Vergleichende Gegenüberstellung der Anlagen des Budapester West-Bahnhofes (vormals südöstl. Staatsbahn) in den Jahren 1854 und 1897. Originalzeichnung, angefertigt 1896—1897 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

17) Bild (in Rahmen): Uebersichtsplan der Bahnhof- und Hafenanlagen in Fiume. Originalzeichnung, angefertigt 1896—1897 für die Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

18) Bild (in Rahmen): der Communications-Pavillon auf der Millenniums-Ausstellung Budapest 1896. In den weiten Räumen dieses gleich ursprünglich für die Dauer ausgeführten Prachtbaues sind gegenwärtig die Sammlungen des k. ungar. Verkehrsmuseums untergebracht. Originalaufnahme von Georg Klosz aus dem Jahre 1896.

19)—23) Fünf Cartons, enthaltend eine Sammlung photographischer Abbildungen aus dem Abschnitte »das Eisenbahnwesen in Ungarn« der Kaiser-Jubiläums-Festschrift »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie« u. zw.:

- 19) Bildnisse der k. ungar. Minister für Communication und Handel (10 Bilder);
- 20) Werkstätten-Einrichtungen, Beleuchtungsanlagen, Telegraphen- und Signalisirungs-Einrichtungen (43 Bilder);
- 21) Viaducte, Brücken, Bahnhöfe und Stationsgebäude (56 Bilder);
- 22) Fahrbetriebsmittel (38 Bilder);
- 23) Landschaften und Streckendetails (37 Bilder);

angefertigt sämmtlich in den Jahren 1896—1897. (Geschenk der Direction der königl. ungar. Staatsbahnen.)

24) Mappe mit sieben grossen photographischen Abbildungen von Baulichkeiten, Landschaften etc. der Kaschau-Oderberger Bahn, u. zw.: 1. Hernádschlucht; 2. Tunnel vor der Station Phönixhuta; 3. Tátra Lomnicz, Endpunkt der Poprádvölgy'er Localbahn; 4. Csorba-See; 5. Rószahegy (Rosenberg); 6. Tunnel bei Kralován; 7. Waagbrücken bei Kralován. — Originalaufnahmen aus dem Jahre 1896.

25) Mappe mit sieben photographischen Abbildungen von baulichen Anlagen und Landschaften im Zuge der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn stehenden Csorbatóer Zahnradbahn (Csorba—

Csorbató), u. zw.: 1. Gemeinschaftsstation Csorba der Kaschau-Oderberger Bahn und der Zahnradbahn; 2.—4. offene Strecken der letzteren; 5. Endpunkt derselben; 6. Waldpartie; 7. Csorba-See. — Originalaufnahmen aus den Jahren 1896 oder 1897.

26) Tableau (in Rahmen): Die Theilnehmer der vom 18. bis 20. Juni 1896 in Budapest stattgefundenen XV. Techniker-Versammlung des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Namen der einzelnen Persönlichkeiten sind auf dem Bilde angegeben.

27) Bild (in Rahmen): Photographie der Personenzug-Locomotive »Harangod«, gebaut 1857 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien (Director John Haswell) für die Theissbahn. Diese Maschine repräsentirte eine Bauart, welche unter der Bezeichnung »gekuppelte Crampton-Locomotive« seit den Siebziger-Jahren in Frankreich, sowie späterhin auch in Deutschland vielfach zur Ausführung gelangte. — Die Constructions-Verhältnisse sind auf dem Bilde angegeben.

28) Drei Modelle von Wagen der schmalspurigen Montanbahn Rostoken—Marksdorf in Ungarn. Dieselben sind ausgerüstet mit der selbstthätigen centralen Kupplung und der Gruppen-Gewichtsbremse, Bauart Paul Klunzinger (vergl. die in der nachfolgenden Nummer eingetragene Beschreibung dieser Constructionen und auch der Bahn selbst). (Geschenk des genannten Erfinders.)

29) Brochure (gebunden): »Die schmalspurige Montan-Bahn von Rostoken nach Marksdorf in Ungarn; von Paul Klunzinger. Separatabdruck aus der allgem. Bauzeitung, Jahrgang 1875.« Mit Plänen und sonstigen Zeichnungen illustrirte Beschreibung der genannten Bahn. (Geschenk des Verfassers.)

30) Album-Cassette mit 34 photographischen Abbildungen des 1884 von F. Ringhoffer in Smichow gebauten Hofzuges für die königl. ungar. Staatsbahnen.

31) Mappe mit photographischen Abbildungen verschiedener Locomotiven ungarischer Eisenbahnen, u. zw.:

a) Schmalspur-Locomotive (0·750 m) mit Schlepptender, gebaut 1886 von der Locomotiv-Fabrik (vorm. G. Sigl) in Wiener Neustadt für die Taraczthalbahn. Die Locomotive hat drei gekuppelte Achsen, Aussenrahmen und aussenliegende Allan-Steuerung. Der Tender ist zweiachsig;

b) Tramwaylocomotive der Budapester Strassenbahn, gebaut im Jahre 1887 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft;

c) ebensolche Locomotive, gebaut 1888 von der Maschinenfabrik der königl. ungar. Staatsbahnen in Budapest;

d) schmalspurige, vierfach gekuppelte Tenderlocomotive, gebaut 1891 von der Maschinenfabrik der königl. ungar. Staatsbahnen für das Eisenwerk Salgó Tarján;

e) schmalspurige (0·760 m) Locomotive, gleichen Systems wie unter *a*, gebaut 1892 von der Locomotiv-Fabrik (vorm. G. Sigl) in Wiener Neustadt für die Mármaroser Salzbahn;

f) dreifach gekuppelte Güterzug-Locomotive, gebaut 1892 von der Maschinenfabrik der königl. ungar. Staatsbahnen für die Kaschau-Oderberger Bahn. Diese Maschine hat eine ganz gleiche Bauart wie die Normal-Güterzug-Locomotive der königl. ungar. Staatsbahnen; sie ruht auf drei vor der Feuerkiste gelagerten Achsen, besitzt Aussenrahmen, Steuerung System Gooch und eine lange amerikanische Rauchkammer.

32) Album-Cassette, enthaltend die Beschreibung, dann acht lithographirte Zeichnungen und zwanzig photographische Abbildungen von Wagen des anlässlich der Millenniumsfeier im Jahre 1896, über Anschaffung und nach den Angaben der königl. ungar. Staatsbahnen von der Firma Ganz & Comp. in Budapest gebauten Hofzuges. (Geschenk des k. k. Oberinspectors Herrn Jacob Neblinger.)

* * *

Bosnisch-Hercegovinisches Occupationsgebiet.

33) Album (Quart-Format in brauner Leinwand mit Golddruck), enthaltend 28 photographische Abbildungen von Bauwerken und Landschaften der Strecke Metković—Mostar, ausgegeben von der Bauunternehmung Carl Freiherr von Schwarz nach Originalaufnahmen von Franz Laforest aus dem Jahre 1885.

34) »Hercegovinisches Eisenbahn-Album« (Octav-Format, in brauner Leinwand mit Golddruck), enthaltend 25 photographische Abbildungen von Baulichkeiten und Landschaften der Strecke Metković—Konjica, nach Originalaufnahmen aus dem Jahre 1889.

35) Mappe mit Ergänzungen zu den in den vorhergehenden Nummern angeführten Abbildungen von den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen; sechs photographische Aufnahmen aus den Jahren 1885—1896.

36) Mappe mit »Ansichten von der k. und k. Bosnabahn«. Lichtdruckbilder von Max Jaffé, Wien 1895, nach Original-Photographien von A. Viditz. Inhaltsverzeichnis, Titelblatt und 20 Bilderblätter.

37) Mappe, enthaltend photographische Abbildungen von verschiedenen auf den schmalspurigen (760 mm) bosnisch-hercegovinischen Bahnen verwendeten Locomotiven, u. zw.:

a) Duplex-Tenderlocomotive, gebaut 1881 von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München und Linz. Die Construction gleicht jener der Fairlie-Locomotiven. Es sind zwei zweiachsige Tenderlocomotiven mit ihren Führerhäusern aneinander gefügt, werden aber nur von einem und demselben Personale bedient. Jede Maschine dieser Zwillings-Locomotive hat zwei gekuppelte Achsen, Innenrahmen, aussen liegende Steuerung (System Allan) und den Rahmen zu einem Wasserkasten ausgebildet. Seit 1883 kam diese Maschine allmälig ausser Gebrauch.

b) Fünffach gekuppelte Radial-Locomotive, System Klose, gebaut 1893 von der vorgenannten Fabrik. Die drei mittleren Achsen sind im Rahmen fest gelagert, die erste und fünfte Achse hingegen radial einstellbar; eine sechste Achse ist Laufachse und liegt in einem drehbaren Tenderrahmen. Die dritte Achse ist die Treibachse und hat Räder ohne Spurkranz; an den Rädern der zwei benachbarten Achsen sind die Spurkränze schmäler gedreht, um ein Klemmen in Curven zu vermeiden. Die Cylinder liegen innen, der Rahmen und die Steuerung (System Gooch) aussen.

c) Personenzug-Compound-Locomotive mit Schlepptender, gebaut 1894, ebenfalls von Krauss & Comp. in Linz. Dieselbe hat innen liegende Cylinder und Gölsdorf'sche Anfahr-Vorrichtung; von den vier Achsen, auf denen die Maschine ruht, sind die beiden mittleren Treibachsen im Rahmen fest gelagert, die erste und vierte Achse hin-

gegen als zwangläufige, radial-einstellbare Laufachsen (System Klose) ausgebildet. Die Treib- und Kuppelräder besitzen 160 mm breite Radreifen ohne Spurkränze. Rahmen und Steuerung (System Allan) liegen aussen. Der Tender ist zweiachsig und bewirkt die radiale Einstellung der Locomotiv-Laufachsen mittels eines Dreieckes, welches zwischen Tenderkupplung und Laufachsen-Leitstangen eingespannt ist.

d) Combinirte Adhäsions- und Zahnradlocomotive, System Abt, ausgeführt im Jahre 1894 von der Wiener Locomotivfabriks-Actiengesellschaft in Floridsdorf. Diese Locomotive besitzt zwei getrennte Mechanismen, nämlich einen für den Adhäsions- und einen zweiten für den Zahnradbetrieb. Bei letzteren treten beide Apparate in Thätigkeit, wenn die Adhäsion zur Unterstützung der Zahnstange benützt werden soll. Die Zahnradachsen liegen in einem eigenen Rahmen, der auf der ersten und dritten Adhäsionsachse aufgehängt ist. Die gewöhnliche Kupplung der Zahnradachsen (durch eine Kuppelstange) konnte wegen der dazwischenliegenden Adhäsionsachse hier nicht platzgreifen und geschieht daher in der Weise, dass jede Zahnradachse durch Treibstangen bewegt wird, von denen je zwei in einem gemeinsamen Krugkopf ihre cylinderseitige Lagerung finden. Die Steuerung beider Mechanismen ist nach Bauart Joy ausgeführt. Die Umsteuerung erfolgt gemeinschaftlich durch eine einzige Reversirspindel. Das rückwärtige Ende der Locomotive stützt sich auf einen zweiachsigen Tender, dessen Drehpunkt unter der Feuerbüchse gelegen ist.

Die Dimensionen sind auf den Abbildungen angegeben.

* * *

Belgien.

38) Kleine Uebersichtskarte (in Schuber) der Eisenbahnen Belgiens, nebst 12 Cartons mit Situationsplänen der einzelnen Strecken und mit Abbildungen von durchfahrenen Strecken, Landschaften, Stationen, Monumentalbauten etc., aufgelegt ca. 1843. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

39) Panorama (gebunden) der im Jahre 1843 (Juli—October) eröffneten 55 km langen Eisenbahn Liége—Aix la Chapelle (Lüttich—Aachen), von welcher die 39 km lange Strecke Lüttich—Verviers—Herbesthal zu den ältesten der Belgischen Staatsbahnen gehört. Der Flugriss wurde vermuthlich 1844 von F. Stroobant nach der Natur gezeichnet und von Froment in Brüssel herausgegeben; die textlichen Erläuterungen rühren von Victor Joly her. Das Heftchen befand sich im Besitze Negrelli's (s. Nr. 467 des allgem. Kataloges) und ist auch mit dem Namenszuge desselben versehen.

40) Tableau (in Rahmen): Graphische Darstellung der Zugsverbindungen auf den Eisenbahnen Belgiens, mit Giltigkeit vom 21. Mai 1845; aufgelegt bei J. Delfosse, Hof-Lithographen in Brüssel. — Vermöge ihrer ebenso eigenartigen, als zweckdienlichen Anlage bietet die Zeichnung ein vollkommenes Bild der Abwicklung des damaligen belgischen Eisenbahnverkehrs und der mit denselben correspondirenden Schiffsrouten. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

41) Mappe, enthaltend die Zeichnung und Beschreibung der Anlage von Kabelbahnen und Kabeltramways. Erfinder und Patentinhaber dieses 1882 veröffentlichten Systems war der Baumeister Franz Devooght in Antwerpen, welcher, dasselbe anpreisend, sagt, dass es Entgleisungen unmöglich macht, die Tractionskosten auf ein Drittel herabmindert und den Werth des Capitals um 111% steigert.

42) Mappe mit photographischen Abbildungen zweier von der Société Cockerill in Seraing gebauten Locomotiven für die Belgischen Staatsbahnen, u. zw.:

a) Vierfach gekuppelte Güterzug-Tenderlocomotive, gebaut 1871;

b) dreifach gekuppelte Güterzug-Locomotive mit Innencylindern, gebaut 1884.

* * *

Dänemark.

43) Büste: Hans Christian Örsted, Entdecker des Elektromagnetismus geboren 14. August 1777 zu Rudkjöbing auf der Insel Langeland, gestorben 9. März 1851 zu Kopenhagen. Viele seiner

naturhistorischen und philosophischen Werke existiren auch in deutscher Sprache. Am 25. September 1876 fand die Enthüllung seines Standbildes in Kopenhagen statt. — Die Büste stammt aus dem Jahre 1858; vergl. Nr. 3 des allgem. Kataloges.

* * *

Deutschland.

Allgemeines.

44) »Carte (gebunden) der ausgeführten, im Baue begriffenen und vorgeschlagenen Eisenbahnen in Deutschland und den angraenzenden Ländern«; erschienen 1842 bei H. F. Favarger in Triest. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

45) »Uibersichts-Tableau (in Rahmen) von Deutschlands Eisenbahnen und den wichtigsten Notizen für Reisende; Mai, 1844.« Das Eisenbahnkärtchen ist von Ansichten der Städte Wien, Prag, Dresden, Berlin sowie von Abbildungen verschiedener Dampf- und Pferdebahnen umrahmt. Oberhalb und unterhalb desselben sind die Bahnlängen, Fahrzeiten und Fahrpreise der damals im Betriebe gestandenen Linien angegeben.

46) »Eisenbahnkarte (gebunden) von Central-Europa oder sämmtliche Bahnverbindungen von Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, England, der Schweiz, Oesterreich und Oberitalien. Meer-, Strom- und Flussdampfbootcurse sammt Tarifen für den Personentransport. Nach den neuesten Materialien entworfen und gezeichnet von Rud. Gross, Ingenieur-Geograph. Stuttgart, Becher & Müller.« Wahrscheinlich aus der Zeit von 1844—1845. (Geschenk der Frau Maria Christiany, geb. Edle von Schönerer.)

47) Bildnis (in Rahmen): Friedrich List, grosser deutscher Volkswirth, geboren 6. August 1789 zu Reutlingen, gestorben am 3. November 1846 zu Kufstein, berühmt geworden, insbesondere durch seine Bemühungen um die Bildung von Zollverbänden und eines deutschen Zollvereines, sowie nachher um die Anlage grosser Eisenbahnnetze auf dem europäischen Festlande, namentlich in Deutschland. In der Zeit von 1833—1835 begründete er die Leipzig-Dresdener Eisenbahn und hat er dem Baue der Linie Leipzig—Magdeburg—Berlin—Hamburg das Wort geredet,

ebenso auch der Verbindung Mannheim—Basel. Zur publicistischen Förderung der Eisenbahnfragen schuf er das »Eisenbahn-Journal«, welches 1835—1837 bestand. Er entwickelte auch sonst noch eine reiche literarische Thätigkeit. Sein bedeutendstes Werk »Nationales System der politischen Oekonomie« blieb jedoch unvollendet. Nach seinem Tode sammelte ganz Deutschland Ehrengaben für seine Hinterbliebenen, und seine Vaterstadt setzte ihm ein Denkmal. — Das Bild wurde im Jahre 1845 von Kriehuber in Wien gezeichnet.

48) »Karte (gebunden) des grossen Schienenweges zwischen Cöln und Paris, oder Reiseatlas für sämmtliche rheinpreussische, belgische und nordfranzösische Eisenbahnen; entworfen und gezeichnet von J. P. Mathieux;« Cöln ca. 1846. Beigeheftet sind Angaben über die Entfernungen, Abfahrtzeiten, Hôtels u. s. w. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

49) »Die graphische Darstellung (gebunden) der Haupt-Verkehrsrichtungen auf deutschen Eisenbahnen, hinsichtlich ihrer merkantilen Bedeutung durch Farben veranschaulicht und mit Erläuterungen und Entfernungsangaben versehen, von W. K. von Loeben, königl. sächs. Stations-Controleur;« Buntdruck, erschienen 1848 bei Franz Weingärtner in Görlitz. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

50) Bildnis (in Rahmen): Johann Carl Friedrich August Borsig, geboren zu Breslau am 23. Juni 1804, gestorben zu Berlin am 6. Juli 1854, war ursprünglich Zimmermann, dann Maschinenbauer und errichtete 1837 in Berlin eine Locomotivfabrik, die rasch einen grossen Aufschwung nahm, so zwar, dass er im Jahre 1847 schon 1200 Arbeiter beschäftigte. Zur selben Zeit begründete er auch das grosse Eisenwerk zu Moabit. Sein Sohn Albert, geboren am 7. März 1829, erweiterte die Werke, aus denen im Jahre 1873 die 3000. Locomotive hervorging. Nach dem am 10. April 1878 erfolgten Ableben auch des jüngeren Borsig wurden die Werke zwar noch fortgeführt, der Locomotivbau aber im Jahre 1886 aufgegeben. — Stahlstich von N. Afinger aus den Fünfziger-Jahren.

51) Tableau verschiedener Zettel-Fahrkarten deutscher, insbesondere sächsischer Bahnen aus dem Jahre 1851. (Geschenk der Erben nach Wilh. Freiherrn von Eichler und des Herrn Ober-Ingenieurs Josef Gunkel.)

52) Mappe mit Erinnerungen an die im Juli 1853 zu Berlin stattgefundene General-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Inhalt:

a) Programm der General-Versammlung und der zu ihren Ehren veranstalteten Festlichkeiten in den Tagen vom 24. bis 28. Juli;

b) Verzeichnis der zur General-Versammlung angemeldeten Abgeordneten der Vereinsbahnen;

c) Eintrittskarte zu allen Versammlungen und Festlichkeiten, welche bei Gelegenheit der General-Versammlung stattfinden (diese Karte war für Herrn Director Schönerer ausgestellt);

d) Diner-Karte von Kroll's Etablissement am 25. Juli;

e) Programm für den Ausflug nach Potsdam am 28. Juli;

f) Dejeuner auf der Wildparkstation bei Potsdam am 28. Juli;

g) Diner auf dem Bahnhofe zu Potsdam am 28. Juli;

h) Anweisung für die Equipagen.

(Geschenk der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

53) Album, enthaltend eine »Sammlung von Zeichnungen aus dem Gebiete des Eisenbahnbaues« (39 Blätter), herausgegeben von A. Treuding, Professor an der polytechnischen Schule zu Hannover, im August 1854; Verlag von Carl Rümpler. Die Sammlung umfasst einen Theil derjenigen Skizzen, welche bei dem Vortrage über Eisenbahnbau an der genannten Hochschule benützt wurden, und betrifft ebensowohl deutsche als auch englische, französische und amerikanische Bahnen.

54) Mappe mit sechs statistischen Tafeln, enthaltend die »Uebersicht sämmtlicher im Betriebe befindlicher, im Bau begriffener und durchaus gesicherter Eisenbahnen Deutschlands und ihrer Verwaltungen bis zum Schlusse des Jahres 1854.« Dieselbe zeigt, dass zu jener Zeit innerhalb der Staaten des deutschen Bundes 90 Eisenbahn-Unternehmungen bestanden, welche 1257·3 Meilen im Betriebe, 217·4 Meilen im Baue und 91·7 Meilen neu gesichert hatten, und dass dieser Gesammtcomplex von 1566·4 Meilen Eisenbahn sich in 906·7 Meilen Staats- und 659·7 Privatbahnen gliederte. Hievon entfielen auf das Kaiserthum Oesterreich: 358·2 Meilen Betriebs-, 169·9 Meilen Bau- und 70·8 Meilen neugesicherte Linien, u. zw. 451 Meilen Staats-

und 147·9 Meilen Privatbahnen; von ersteren lagen 226·4 Meilen und von letzteren 27·9 Meilen ausserhalb des deutschen Bundesgebietes.

55)—56) Foliant: »Sammlung eiserner Brücken-Constructionen, ausgeführt bei den Bahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach den Mittheilungen der Verwaltungen im Auftrage des Vereines zusammengestellt und herausgegeben durch die Redaction der Eisenbahn-Zeitung. Nebst einem Anhange, enthaltend die Beschreibung der Niagara-Hängebrücke.« Den textlichen Mittheilungen (62 Seiten Gr.-Fol.) über diese Constructionen ist ein Atlas (Nr. 56) mit 39 Blättern Zeichnungen beigegeben. — Verlag von F. Malté, Stuttgart 1860.

57) Foliant (gebunden) mit Beschreibungen und Zeichnungen (51 Blatt) mehrerer Brücken deutscher und österreichischer Eisenbahnen; als Fortsetzung der unter den beiden vorhergehenden Nummern eingetragenen »Sammlung eiserner Brücken-Constructionen«, herausgegeben von L. v. Klein, königl. württemb. Ober-Baurath, Stuttgart 1862.

58) Mappe (rothe Leinwand mit Golddruck), ausgegeben zur Erinnerung an die in den Tagen vom 14.—16. August 1871 zu Berlin stattgefundene Generalversammlung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen, und enthaltend 21 photographische Ansichten von Berlin, insbesondere der Berliner Bahnhöfe. (Geschenk der Erben nach Wilh. Freiherrn v. Eichler.)

59) Mappe, enthaltend: Erinnerung an die am 13. und 14. December 1893 in München stattgefundene Europäische Fahrplan-Conferenz für den Sommerdienst 1894, u. zw.: das Programm der Conferenz und das ihren Theilnehmern behändigte Verzeichnis der Sehenswürdigkeiten Münchens.

60) Heft mit Beschreibung und Zeichnung des von der Berliner Elektricitäts-Gesellschaft »Union« in Europa eingeführten Thomson-Houston-Systems für elektrische Bahnen, sowie Abbildungen (Lichtdrucke) der in verschiedenen Städten Deutschlands (Berlin, Bremen, Erfurt, Gotha, Hamburg, Remscheid etc.), Frankreichs, Italiens etc. ausgeführten Bahnen dieser Bauart; ausgegeben 1895 von der genannten Gesellschaft. — In drei zuliegenden losen Blättern sind auch elektrische Vollbahn-Locomotiven veranschaulicht.

61) Mappe mit Erinnerungen an die in den Tagen vom 28. bis 31. Juli 1896 zu Berlin stattgefundene Vereins-Versammlung und Feier des fünfzigjährigen Bestandes des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Inhalt: Künstlerisch mit Zierschriften und Abbildungen (Lichtdruck) ausgestattetes Programm der Verhandlungen, Vorträge und Festlichkeiten; Einladungskarten zu den am 28. Juli vom Minister der öffentlichen Arbeiten und am 29. Juli von den Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft gegebenen Festtafeln, sowie dem am 30. Juli von der königl. Eisenbahndirection Berlin veranstalteten Ausfluge nach Potsdam — sämmtlich lautend auf den Namen des nunmehrigen k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Alfred Freiherrn von Buschman. (Geschenk des Genannten.)

62) Buch (gebunden, Goldaufschrift) mit textlichen und bildlichen Darstellungen des Wesens und der Anlage verschiedener von der Firma Siemens & Halske gebauter elektrischer Bahnen; ausgegeben zu Berlin, 1896. — Inhalt: Allgemeine geschichtliche und technische Mittheilungen über das Wesen und die verschiedenen Systeme elektrischer Bahnen; specielle Erörterungen der von dieser Firma in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Bosnien, Rumänien etc. hergestellten Bahnen; Zeichnungen und Abbildungen der betreffenden Anlagen; Stadt- und Bahnhof-Pläne etc.

Baden.

63) Foliant (gebunden): »Die badische Eisenbahn. Sammlung von Constructionen der hauptsächlichsten Bauwerke, Maschinen und Fahrzeuge. — I. Theil, enthaltend die Bahnabtheilung zwischen Mannheim und Offenburg, resp. Kehl, in 60 lithographirten Blättern. Beilage zu der von der grossherzogl. Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues im Jahre 1844 gegebenen Nachweisung über den badischen Eisenbahnbau.« (Carlsruhe, 1845.)

64) Panorama (gebunden) der Badischen Eisenbahn, gezeichnet und gestochen von G. C. Lambert. Flugriss mit erläuterndem Texte in deutscher, französischer und englischer Sprache, dann den Fahrpreisen und einem Fahrplane für den Sommerdienst 1847, erschienen bei Guido Zeiler in Mannheim. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

65) Foliant (gebunden): »Die badische Eisenbahn. Sammlung von Constructionen« etc. — wie bei Nr. 63 dieser Katal.-Abthlg. — II. Theil, 2. Abtheilung, in 45 Blättern, enthaltend die Bauwerke der Bahnabtheilung von Offenburg bis Haltingen, der Zweigbahn von Oos nach Baden, sowie des badischen Antheiles der Main-Neckar Eisenbahn; Fortsetzung der im Jahre 1845 in 60 Blättern erschienenen Nachweisung der 1. Bahnabtheilung von Mannheim bis Offenburg. Beilage zu der im Jahre 1852 gegebenen 4. Geschäftsnachweisung des badischen Eisenbahnbaues, bearbeitet und gestochen auf dem technischen Bureau der gross-herzogl. Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues; verlegt bei A. Bielefeld, Carlsruhe, 1853.

66) Mappe mit Zeichnung (Lithographie) einer Güterzug-Locomotive mit 6 gekuppelten Rädern; ausgeführt in den Sechziger-Jahren für die Badischen Staatsbahnen von der Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe.

Baiern.

67) Bild (in Rahmen): Die Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth am 7. December 1835. Zinkographie eines alten Holzschnittes aus Jurende's »Mährischer Wanderer«.

68) Guckkastenförmig angefertigtes Panorama: Deutschlands erste Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, eröffnet am 7. December 1835. (Geschenk des Herrn Inspectors Ludwig Bartelmus.)

69) Buch (gebunden), betitelt: »Situations- und Nivellements-Karten der kgl. Bayerischen Staats-Eisenbahnen von München bis Hof, nebst Notizen über deren Geschichte, Technik und Betrieb, von Karl Max Bauernfeind, Lehrer an der königl. Ingenieurschule zu München. (Nürnberg, Johann Leonh. Schrag. 1845.)« Inhalt: Geschichtliches, Technisches, Betrieb, rücksichtlich der Ludwigs-Südnordbahn und der München-Augsburger Bahn; ferner Karten und Profile der kgl. bayer. Eisenbahnen. Beigebunden sind auch einige mit Stahlstichen illustrirte Ankündigungen sonstiger Bücher des genannten Verlages.

70) Mappe, enthaltend die Fahrordnung für die »Fest-Fahrten bei Eröffnung der Bahn von München nach Wien am 12. und 14. August 1860«. Die Fahrordnung betrifft die bei den Eröffnungs-

Feierlichkeiten eingeleiteten Züge von München nach Salzburg und von Salzburg nach München; rechts und links vom Fahrplane selbst sind die Situationspläne der Strecken München—Rosenheim und Rosenheim—Salzburg beigedruckt.

71) Mappe, enthaltend: *a*) Zeichnungen (Schwarzpausen) einer Schnellzug-Locomotive (5 Blatt) mit zwei gekuppelten Achsen und einer vorderen Laufachse, dann eines Tenders (1 Blatt) der kgl. Bayerischen Staatsbahnen; gebaut 1874 bei M. Maffei in München; *b*) die photographische Abbildung eines Personenwagens I./II. Classe (Coupé-System) der kgl. Bayerischen Staatsbahnen, gebaut 1883 von der Maschinenbau-Actiengesellschaft in Nürnberg; *c*) die photographische Abbildung einer vierachsigen, dreifach gekuppelten Tenderlocomotive der Linie Reichenhall—Berchtesgaden, gebaut 1888 bei Krauss & Comp. in München. Die zweite Kuppelachse und die Laufachse sind durch ein Drehgestell, System Helmholz, miteinander verbunden.

Braunschweig.

72) Brochure (gebunden), betitelt: »25 Betriebsjahre der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft« und »dargereicht von dem Aufsichtsrath und der Direction« dieser Gesellschaft am 31. März 1898. Die im Verlage von H. Woldag, Bad Harzburg 1898 erschienene Schrift enthält einen Abriss der Entwicklungsgeschichte dieser Bahn; ferner statistische Nachweisungen (Baukosten, Betriebsergebnisse etc.), Tarife, Bilanzen u. s. w. Dem Texte sind eingefügt: die Bildnisse aller bei der Gründung, Ausführung und Verwaltung der Bahn in hervorragendem Masse betheiligt gewesenen Persönlichkeiten, sowie das Längenprofil der Harzbahn (Zahnradstrecke) Blankenburg—Tanne, Zeichnungen und Abbildungen ihrer baulichen Anlage und Locomotiven und ein Situationsplan der ganzen Bahn. — Die Halberstadt-Blankenburger Bahn war die erste, auf welcher das combinirte Reibungs- und Zahnstangensystem von Roman Abt in Anwendung kam.

Hannover.

73) Bild (in Rahmen): »Der Eisenbahnwagen des Königs von Hannover«; gebaut in der königl. Eisenbahnwagen-Bauanstalt in Hannover; Holzschnitt, vermuthlich aus den Sechziger-Jahren.

Hessen.

74) Mappe mit Abbildung der eisernen Rheinbrücke bei Mainz (Hessische Ludwigsbahn). Lithographie aus dem Jahre 1853.

Oldenburg.

75) Mappe mit drei photographischen Abbildungen der inneren Einrichtung des Salonwagens des Grossherzogs von Oldenburg, gebaut 1884 bei Van der Zypen in Cöln-Deutz.

Preussen.

76) Karte (in Rahmen), darstellend den »Plan über die wahrscheinliche Richtung der (im Jahre 1835) projectirten Eisenbahn zwischen Frankfurt, Mainz und Wiesbaden.« (Steindruck aus dem Jahre 1835.)

77) Mappe, enthaltend das »Project zu dem Bahnhofe der Berlin-Sächsischen Eisenbahn-Anlage bei Berlin«; zwei Abbildungen und ein Textblatt, ausgegeben 1838.

78) Kleines Büchlein (gebunden), betitelt: »Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn« und erschienen 1838 bei Georg Gropius in Berlin. Dasselbe enthält geschichtliche Daten über die Entstehung der Eisenbahnen, sowie Erörterungen des Nutzens derselben, ferner eine Uebersicht der in Deutschland damals projectirt gewesenen Eisenbahnen und eine Beschreibung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, endlich die Grundzüge der am 23. September 1837 genehmigten Statuten und den Situationsplan dieser Bahn. Im Texte (S. 36) ist auch eine »Ausweichung« abgebildet, wie sie »auf den Bahnhöfen angebracht werden, damit sich begegnende Wagenzüge vor einander vorbeikommen können«.

79) Foliant (rother Ledereinband mit Golddruck), enthaltend einen handschriftlichen »Bericht nebst vollständigem Kostenanschlag zu der von Frankfurt nach Breslau projectirten Eisenbahn«, erstattet zu Berlin den 31. März 1841 von Ch. Zimpel, amerikanischer Oberingenieur und technischer Director der Berlin-Frankfurter Bahn. Ausgehend von dem am 3. Juni 1838 veröffentlichten Programme des königl. geheimen Oberbaurathes Crelle, welches das erste Project zu einer Eisenbahnverbindung zwischen Frankfurt a. O. und Breslau enthielt, erörtert die Schrift neben den technischen auch die wirthschaftlichen und

commerciellen Verhältnisse der vorgeschlagenen Eisenbahnverbindung und kommt auf Grund der beigegebenen ziffermässigen Nachweisungen zu dem Schlusse, dass die $34\frac{3}{4}$ Meilen lange Bahn sich in bester Ausführung um 8,365.658 Reichsthaler herstellen lässt.

80) Mappe mit Zeichnung und Beschreibung des nach den Angaben Beil's von dem Techniker J. Einbigler hergestellten und im Jahre 1841 zunächst auf der Taunusbahn eingeführten Glockensignales, bestehend aus kleinen Glocken, welche mittels Drahtzügen aus Messing verbunden und durch Tretwinkel in Bewegung gesetzt wurden.

81) Situationskarte (gebunden) der Berlin-Frankfurter Eisenbahn; erschienen 1842 bei Simon Schropp & Comp. in Berlin. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

82) Mappe, enthaltend den »Plan der Oberschlesischen Eisenbahn zwischen Breslau und Oppeln« (Situation und Längenprofil), gezeichnet ca. 1842 von H. Grapow; Massstab 1 : 200.000. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

83) Situationskarte (gebunden) der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn; erschienen etwa 1846 bei C. Flemming in Glogau. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

84) Bild (in Rahmen), darstellend die am 17. Jänner 1847 auf der Rheinischen Bahn in der Nähe von Düren explodirte Locomotive Nr. 19. — Photographie einer Zeichnung von J. C. Pellenz aus dem Jahre 1849. (Geschenk des k. k. Regierungsrathes Herrn J. Wottitz.)

85) Mappe mit »Situationsplan der Locomotiv- und Pferdebahnen in Oberschlesien«, Massstab 1 : 25.000; erschienen etwa 1847 bei Grass, Barth & Comp. in Breslau. Die Karte ist farbig angelegt und enthält zahlreiche handschriftliche Eintragungen der Montan-Besitzverhältnisse, Begrenzungen etc. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

86) Mappe, enthaltend eine handschriftliche »Zusammenstellung der Gesammtlängen, Anlagekosten und Transportmittel der im Königreich Preussen am Schlusse der Jahre 1844 bis 1849 in Betrieb befindlichen Eisenbahnen nebst den Ergebnissen des Betriebes im entsprechenden Jahre«.

87) Mappe, enthaltend »Nivellements-Pläne (34 Blatt) von den Eisenbahnen des preussischen Staates und einiger anschliessenden Bahnen der Nachbarstaaten«; erschienen etwa 1850 bei Sim. Schropp & Comp. in Berlin. Beigegeben sind das Verzeichnis der Pläne und ein Druckbogen mit »zusätzlichen Bemerkungen«.

88) »Malerisches Album (gebunden in grüne Leinwand mit Golddruck) der thüringischen Eisenbahn von Halle über Merseburg, Weissenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach bis an die kurhessische Grenze; mit 24 Ansichten der merkwürdigsten Punkte der Bahn, mit Reisejournal, technischer Beschreibung, Höhen-Profilen und Situationskarten.« Gewidmet dem königl. Staatscommissär für die Eisenbahnen in der Provinz Sachsen, Alfred Friedrich Gustav Grafen von Keller. Verlag von Bernh. Friedr. Voigt, Weimar 1850. — Inhalt: Textliche Beschreibung der Reise auf der Thüringischen Eisenbahn; technische Beschreibung der letzteren; 24 Städtebilder, Landschaften etc., Situationsplan und Längenprofil der Bahn.

89) Mappe mit Situationsplänen und Längenprofilen der Bonn-Coblenz-Bingener Eisenbahn, der Trier-Saarbrück-Mannheimer Eisenbahn und der Linie Cosel—Oderberg (nebst Abzweigung Leobschütz—Nicolai) der Oberschlesischen Bahn. Lithographien aus den Fünfziger-Jahren.

90) Mappe mit der »Karte zur Anlegung der projectirten Verbindungsbahn von Berlin nach Wien« — enthaltend auch Angaben über den Zeitpunkt der Constituirung und die Zusammensetzung des Gründungs-Comités, die veranschlagten Anlagekosten den Zweck und die Ausführung des Unternehmens; erschienen 1853 oder 1854 bei L. Kraatz in Berlin. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Josef Ritter von Küchler.)

91) Mappe mit zwei grossen Abbildungen der eisernen Elbebrücken bei Hamburg und Harburg im Zuge der Venlo-Hamburger Bahn (Cöln—Minden); Lithographien aus den Jahren 1874—1875.

92) Mappe mit Zeichnungen verschiedener Fahrbetriebsmittel aus der älteren Zeit, u. zw.:

a) Dreiachsige, zweifach gekuppelte Personenzug-Locomotive mit Innencylinder;

b) dreiachsige, ungekuppelte Personenzug-Locomotive mit Innencylinder;

c) zweiachsiger Tender — sämmtlich gebaut ca. 1850 von der Maschinen-Fabrik G. Egestorff in Linden, wahrscheinlich für die Hannover'sche Staatsbahn;

d—f) »Patent-Locomotive« benannte, ungekuppelte Schnellzug-Locomotive mit Kessel nach dem Patente von E. Kessler in Esslingen aus dem Jahre 1851; — der patentirte Kessel gelangte 1850 erstmalig für eine Locomotive der Hessischen Ludwigsbahn zur Ausführung, ein ähnlicher war jedoch schon 1838 von Rusch in Philadelphia construirt worden;

g—i) »Taunus-Locomotive« benannte, ungekuppelte Schnellzug-Locomotive mit ovalem Kessel aus dem Jahre 1851;

k) ungekuppelte Schnellzug-Locomotive mit ovalem Kessel der Frankfurt—Hanauer Bahn, ungefähr aus dem Jahre 1851; — die ovalen Kessel blieben nicht lange in Anwendung, da sie häufig explodirten;

l) Sicherheitsventil und beziehungsweise Sicherheitsvorrichtung an den Federwaagen für Locomotiven; construirt 1850 von Ed. Meggenhofen, Maschinen- und Bahn-Ingenieur der Main-Weser Bahn in Frankfurt a. M.;

m—o) Apparat zur Condensation des Auspuffdampfes (Einführung desselben in den Wasserraum des Tenders), construirt von Kirchweger und in den Fünfziger-Jahren bei vielen Locomotiven der hannover'schen und anderen deutschen Bahnen, seit den Siebziger-Jahren aber auch auf englischen Bahnen in Anwendung gestanden;

p) achträdriger Personenwagen I. Cl. der am 23. October 1842 eröffneten Linie Berlin—Frankfurt a. O.; Lithographie etwa aus dem Beginne der Fünfziger-Jahre;

q) achträdriger Personenwagen III. Cl. der 1847 eröffneten Linie der Thüringischen Bahn; Lithographie etwa aus den Fünfziger-Jahren;

r) dreiachsiger königl. preussischer Postwagen; Lithographie etwa aus den Fünfziger-Jahren.

93) Mappe mit Zeichnungen verschiedener Fahrbetriebsmittel aus der neueren Zeit, u. zw.:

a) Schnellzug-Locomotive (dreiachsig) sammt Tender; gebaut 1871 von der Maschinenbau-Actiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff in Berlin für die Berlin-Hamburger Bahn;

b) Locomotive (zweiachsig) sammt Tender für gemischte Züge; gebaut ca. 1872 von der Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin für die königl. preussische Ostbahn;

c) Tender-Locomotive, dreifach gekuppelt; gebaut 1873 für die Oberschlesische Bahn;

d—e) Personenzug-Locomotive (dreiachsig) sammt Tender; gebaut ca. 1873 von der Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin für die Lübeck-Büchener Eisenbahn;

f) Tender-Locomotive (zweiachsig); gebaut ca. 1875 von der Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. L. Schwartzkopff in Berlin für die Magdeburg-Halberstädter Bahn;

g) Entwurf einer Personenzug-Locomotive mit aussenliegender Steuerung für die königl. preussischen Staatsbahnen (Niederschles.-Märkische) aus dem Jahre 1878.

94) Mappe mit drei photographischen Abbildungen von Personenwagen (Coupé-System) der Berlin-Dresdener Bahn; gebaut 1875 von F. Ringhoffer in Smichow.

95) Carton mit Modell einer Schutzvorrichtung zum Verhüten des Einklemmens der Finger und Kleider von Reisenden beim Zuwerfen der Coupéthüren, construirt 1881 von J. A. Pyritz in Gnesen. — An beiden Seiten der Thürfalze befinden sich der ganzen Länge nach innen angebrachte Blechplatten, welche durch Stifte mit dem im oberen Thürrahmen eingelassenen Mechanismus verbunden sind und beim Schliessen der Thür alle in der Nähe befindlichen Gegenstände — ohne sie zu beschädigen oder das Schliessen der Thür zu verhindern — in das Innere des Wagens drängen. Diese Vorrichtung soll einen wirksameren Schutz gegen das Einklemmen bilden, als die bei manchen Bahnen gebräuchlichen Holzleisten oder Lederstreifen. Dem Modell ist eine Zeichnung und Beschreibung der Vorrichtung beigelegt. Ueber die thatsächliche Einführung der letzteren bei Bahnen ist nichts bekannt.

96) Mappe mit photographischen Abbildungen von Locomotiven der königl. preussischen Staatsbahnen; gebaut 1887—1891 bei Henschel & Sohn in Cassel, u. zw.:

a) Verbund-Personenzug-Locomotive mit zwei gekuppelten Achsen und einer Laufachse, innenliegendem Rahmen und

aussenliegender Hensingers'cher Steuerung; königl. Direction Frankfurt, 1887.

b) Personenzug-Tenderlocomotive mit zwei gekuppelten Achsen und einer vorderen Laufachse; innenliegenden Rahmen und aussenliegender Allan'scher Steuerung; königl. Direction Magdeburg, 1890.

c) Schnellzug-Locomotive mit einem vorderen Drehgestell und zwei gekuppelten Achsen, Rahmen und Steuerung (System Allan) innen — Schieberkasten aussen liegend, Schieberbewegung mittels Wellen von der innen liegenden Steuerung (in Amerika fast allgemein übliche Anordnung); königl. Direction Erfurt, 1891.

Die Dimensionen sind auf den Bildern angegeben.

97) Mappe mit neunzehn photographischen Abbildungen verschiedener Salon-, Schlaf-, Personen-, Gepäcks- und Lastwagen der königl. preussischen Staatsbahnen; gebaut in den Neunziger-Jahren von den Waggonfabriken vorm. Carl Weyer & Comp. in Düsseldorf und van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz; zuliegend auch vier lithographirte Zeichnungen.

Sachsen.

98) Mappe mit Nachweis über den Baufortgang der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Monate September 1838, nebst Angaben über die Personenfrequenz auf den fahrbaren Strecken Leipzig—Dahlen und Oberau—Dresden vom 24. April 1837 bis 30. September 1838 Ausserdem enthält das Druckblatt den Grundriss und Saigerriss des Tunnels.

99) Mappe mit »Special- und Dampfschiffahrtskarte von Dresden bis in die sächsische und böhmische Schweiz, sowie der Dresden-Leipzig-Halle-Cöthen-Magdeburger und Dessau-Cöthen-schen Eisenbahn; gezeichnet von Wilhelm Werner, und mit historischen Notizen (zu den Städten) versehen von Schönberg Müller.« Die Karte enthält auch Angaben über die Entfernungen, Fahrtaxen, Schiffsnamen etc. etc.; sie ist ca. 1840 bei Werner & Comp. in Magdeburg erschienen. (Geschenk der Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.)

100) Mappe mit Placat: »Fahrtaxen und Reglements der Leipzig-Dresdner Eisenbahn« de dato Leipzig, 1. Jänner 1841.

101) Mappe mit Situationskarte und Längenprofil der Loebau-Zittauer Eisenbahn aus dem Jahre 1848, enthaltend auch Ansichten der bedeutendsten Viaducte und Brücken dieser Bahn; Lithographie von F. A. Renner in Dresden. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

102) Bild (in Rahmen): »Grundriss und Profil der Sächs.-Bayer. Staatseisenbahn von Leipzig bis an die kgl. bayerische Grenze«, sowie zugleich (colorirte) Abbildungen der Elsterthal- und der grossen Göltzschthal-Ueberbrückung und des Gospersgrüner Viaductes; farbige Lithographie aus der zweiten Hälfte der Vierziger-Jahre.

103) Bild (in Rahmen): Viergeschossiger gewölbter Viaduct über das Göltzschthal im Tracenzuge der königl. Sächsischen Staatsbahn (vgl. Nr. 102 dieser Katal.-Abthlg.); Stahlstich von A. H. Payne aus dem Jahre 1850.

104) Album (grüner Einband), ausgegeben »Zur Eröffnung der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn« (am 6. April 1851), enthaltend ein in Golddruck kalligraphisch ausgeführtes Titelblatt und 8 lithographische Abbildungen von Herrnskretschen, Schandau, Strecke bei Königstein, die Basteifelsen, Pirna, die Einweihung der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn zu Dresden am 6. April 1851, Eisenbahnbrücke in Dresden, Eisenbahnbrücke im Göltzschthal. (Geschenk des Inspectors Herrn Dr. Hugo Ritter von Britto.)

105) Mappe mit Zeichnungen (2 Lithographien) und Erläuterungen der im Jahre 1853 von Ernst Bake, Betriebsingenieur der Sächsisch-Böhmischen Bahn, ersonnenen neuartigen Schienenstoss-Verbindung. Dieselbe bezweckt die Verringerung der Ausgaben für den Oberbau durch Nutzbarmachung alter, ausgemusterter Schienen zur Herstellung der Schienenstoss-Verbindungen. Dies sollte in der Weise geschehen, dass ein ungefähr meterlanges Stück Altschiene durch Breitdrückung des Kopfes an den beiden Enden in fischbauchförmige Gestalt gebracht, sodann mit dem unverändert gebliebenen Schienenfusse nach oben gekehrt unter jene Geleisestellen geschoben wird, wo zwei Schienen zusammenstossen.

106) Bild (in Rahmen): Locomotive »Komet«, gebaut von Rothwell & Comp. in Bolton für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn; sie langte im November 1836 auf dem Continente an, ihr Anschaffungspreis betrug £ 1383. Tuschzeichnung nach einer alten englischen Skizze.

Württemberg.

107) Mappe mit Zeichnung (Lichtpause) einer dreiachsigen, zweifach gekuppelten Personenzug-Locomotive der kgl. Württembergischen Staatsbahnen; gebaut 1882 von E. Kessler in Esslingen.

* * *

England.

108) Bildnis (in Rahmen): James Watt, geboren 19. Jänner 1736 zu Greenock in Schottland, gestorben 19. August 1819 zu Heathfield bei Birmingham. Zuerst in der Zimmermanns-Werkstätte seines Vaters, dann bei einem Glasgower Mechaniker in der Lehre gestanden, bildete sich W. durch eigenen Fleiss weiter und wurde 1757 Universitäts-Mechaniker in Glasgow. Dort begann er 1763 die zahlreichen Verbesserungen der Dampfmaschine, welche seinem Namen für alle Zeit einen Ehrenplatz in der Geschichte der Dampfmaschine sichern. — Das Bild ist die photozinkographische Wiedergabe eines wahrscheinlich aus der Zeit von 1770 stammenden englischen Stahlstiches.

109) Bild (in Rahmen): Schienen und Wagen aus dem Bergwerke zu Merthyr Tydfil in England aus der Zeit von 1778—1782. Die Schienen gleichen den 1876 von Benj. Curr für das Norfolk'sche Kohlenwerk bei Sheffield angefertigten, mit dem Unterschiede jedoch, dass hier die Randleisten statt an der Aussen- an der Innenseite angebracht sind. (Photozinkographische Nachbildung einer Zeichnung aus dem Engineering.)

110) Bild (in Rahmen): Dampfwagen, gebaut 1786 von William Murdock, dem Mitarbeiter James Watt's. (Photozinkographie eines alten englischen Stiches.) — Murdock, geboren am 25. August 1754 zu Auchinleck (Ayrshire), gestorben 15. November 1839, arbeitete anfänglich in der Mühlenbau-Werkstätte seines Vaters, nachher in der Fabrik von Boulton und Watt zu Soho bei Birmingham. Er baute verschiedene Maschinen für Bergwerke, Dampfwagen, eine Dampfkanone (1785) etc. und erfand 1792 die Bereitung des Kohlengases, welches 1803 erstmalig zur Beleuchtung der Fabriksgebäude in Soho benützt wurde.

111) Bild (in Rahmen): Strassen-Dampfkutsche, gebaut 1796—1801 von Trevithik und Vivian; Handzeichnung, nach englischen Vorlagen angefertigt von C. Angerer & Göschl in Wien (etc. wie bei Nr. 100 des allgem. Kataloges). Diese Kutsche verkehrte

zwischen Camborne und Tuckingmill — mit einer Geschwindigkeit von 9 engl. Meilen in der Stunde — und 1803 versuchsweise auch in London von der Leather Lane durch die Oxford-Strasse nach Paddington.

112) Bildnis (in Rahmen): Richard Trevithik, geboren zu Illogan, lebte 1771—1833, war Minen-Ingenieur, befasste sich jedoch vielfach mit der Construction von Dampfwagen. Er baute 1796 bis 1801 in Gemeinschaft mit Andr. Vivian eine Strassen-Dampfkutsche (s. Nr. 111 dieser Katal.-Abthlg.), ferner 1802 die Eisenbahn-Locomotive »Locomotion« (s. Nr. 139 dieser Katal.-Abthlg.), dann 1808 die Dampfkutsche »Catch me who can« (s. Nr. 140 dieser Katal.-Abthlg.) etc. etc. — Photozinkographie eines englischen Stiches aus der Zeit von etwa 1807—1810.)

113) Bild (in Rahmen): Kohlenzug der von Stephenson eingerichteten und am 18. November 1822 mit seiner Locomotive »Engine« eröffneten Kohlenbahn Hetton—Sunderland. Die Kuppelstangen der Maschine sind mittels einer endlosen Kette verbunden. (Photozinkographie einer alten englischen Zeichnung.)

114) Tableau (in Rahmen), darstellend die am 27. September 1825 stattgefundene Eröffnung der Stockton-Darlington Eisenbahn für den ausschliesslichen Betrieb mit Locomotiven, ferner die schiefen Ebenen auf jener Bahn; Tuschzeichnung nach alten Vorlagen, ausgeführt von Erwin Pendl (etc. wie bei Nr. 48 des allgem. Katal.). Der aus 34 Wagen bestandene Zug wurde an der schiefen Ebene von Brusselton von der Stephenson'schen Maschine »Locomotion« übernommen und in 65 Minuten nach Darlington (12·3 km Entfernung) geführt.

115) Bild (in Rahmen): »Personenzug auf der ersten, am 27. September 1825 eröffneten Eisenbahnstrecke Stockton—Darlington in England.« Farbige Lithographie »nach einer gleichzeitigen Darstellung« erschienen als Beilage zu Hans Kraemer's »Das XIX. Jahrhundert.«

116) Bild (in Rahmen): darstellend eine Eisenbahn mit Dampfwagen- und eine Eisenbahn mit Pferdebetrieb. — Diese aus England stammenden Abbildungen (Lithographien) wurden in der Zeit von 1825—1830 häufig colportirt, um dem Begriffe und der Vorstellung von den Eisenbahnen Verbreitung zu geben.

117) Bild (in Rahmen): Dampfkutsche, gebaut angeblich schon 1824 von Burstall und Hill in Edinbourgh, patentirt und versucht

1826. Handzeichnung, nach englischen Vorlagen angefertigt von C. Angerer & Göschl (etc. wie bei Nr. 100 des allgem. Kataloges).

118) Bild (in Rahmen): Preisfahrt zu Rainhill am 7. October 1829, bei welcher Stephenson's Maschine »Rocket« den Sieg errungen hat. (Alter Holzschnitt.)

119) Tableau (in Rahmen) mit Abbildungen aus der Anfangsperiode der Eisenbahn Liverpool—Manchester (1829—1830), u. zw.: die Wasserstation Parkside; der erste Personenzug dieser Bahn, bestehend aus Wagen I. Classe und einem offenen Wagen mit daraufgesetzter Privatequipage; ein Personenzug mit Wagen II. Classe und einem Wagen mit Wasserfass statt des Tenders; ein Zug mit lebendem Vieh; ein Güterzug, vergl. Nr. 122 dieser Katalog-Abtheilung. (Photozinkographien alter Zeichnungen.)

120) Bild (in Rahmen): Edge Hill-Einschnitt der Liverpool-Manchester Bahn bei deren Eröffnung im Jahre 1830, vergl. Nr. 122 dieser Katalog-Abtheilung. (Photozinkographie einer alten Zeichnung.)

121) Bild (in Rahmen): »Der Dampfwagen von London nach Birmingham — Erfindung des Dr. Church, 1833.« Lithographie von F. Wolf in Wien für das »Journal pitoresque« oder nach einer Darstellung des letzteren. — Laut fachmännischen Angaben soll dieser Wagen nicht wirklich bestanden, zumindest aber niemals dem öffentlichen Verkehre gedient haben.

122) Foliant (gebunden): »Coloured Views on the Liverpool and Manchester Railway with Plates of the Coaches, Machines etc., from Drawings made on the spot by M. T. T. Bury. With descriptive Particulars, Serving as a Guide to Travellers on the Railway. — London, Ackermann & Co. 96 Strand, 1833.« — Nebst einer textlichen Beschreibung, welche als »Führer« auf der Liverpool-Manchester Eisenbahn dienen sollte, umfasst der Foliant die nachstehend aufgezählten Abbildungen (übermalte Lithographien) von Bauwerken, Fahrbetriebsmitteln und landschaftlich schönen Punkten dieser Bahn, u. zw.: 1. Tunnel; 2. Zugang zu dem Bahnhofe in Edge Hill, Liverpool; 3. Einschnitt in den Oelberg (4 Meilen von Liverpool entfernt); 4. Viaduct über das Sankey-Thal; 5. Ansicht der Eisenbahn auf dem Chat-Torfboden; 6. Aufgang zum Bahnhofe in Manchester bei der Kreuzung der Wasserstrasse; 7. Fahrbetriebsmittel im Gebrauche bei der Eisenbahn, nämlich: Locomotive »Northumbrian«, Personenwaggons, Privatwagen, Waggons für den Viehtransport; 8. Bahnhof in Liver-

pool; 9. Frachten-Magazin am Ende des Tunnels abwärts von Wapping; 10. maurischer Schwibbogen, gesehen vom Tunnel aus; 11. Gegend in der Nähe von Liverpool, gesehen in der Richtung gegen Manchester; 12. Rainhill-Brücke; 13. Wasserstation in Parkside (Station, wo Huskisson gefallen); 14. Ansicht der Kreuzungsbrücke der St. Helens-Runcorn-Gap-Eisenbahn, unterhalb deren die Liverpool-Manchester-Eisenbahn in der Nähe und am Fusse der Sutton-Fläche dahinführt; 15. Eisenbahnzug mit Waggons I. Classe und einer Privatkutsche und ein Eisenbahnzug mit offenen Waggons II. Classe; 16. Güterzug und ein Lastzug mit lebendem Vieh.

123) Bild (in Rahmen): Situationsplan der Strecke London—Greenwich; herausgegeben von dem königl. Geographen J. Wyld in London, 1833. — In der unteren linken Ecke der Lithographie ist auch ein Stück des Viaductes der als Hochbahn durch London führenden Linie veranschaulicht.

124) Mappe, enthaltend den auch mit einem Längenprofile und mit Entfernungs-Angaben ausgestatteten Situationsplan der »grossen Eisenbahn - Verbindung Liverpool—Manchester—Birmingham«. Kupferstich, wahrscheinlich aus dem Jahre 1835, erschienen bei H. Lacey in Liverpool. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

125) Mappe, enthaltend den Situationsplan der Linie London—Birmingham, verfasst von Robert Stephenson 1835; farbige Lithographie von Charles F. Cheffins. In der oberen rechten Ecke der Zeichnung ist auch die Lage der grossen Depôts in den betreffenden Stadtgebieten Londons und Birminghams veranschaulicht.

126) Karte (gebunden, Taschenformat) der Eisenbahn von London nach Birmingham nebst angefügtem Längenprofile, Fahrplan und Fahrpreis-Verzeichnisse; herausgegeben 1838 von dem königl. Geographen James Wyld in London. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

127) Grosser Foliant (gebunden in braune Leinwand): »Public works of Great Britain consisting of Railways, Rails, Chairs, Blocks, Cuttings, Embankments, Tunnels, Oblique Arches, Viaducts, Bridges, Stations, Locomotive Engines etc. etc. Edited by F. W. Simms, C. E. 153 Plates. London, John Weale 1838«. — Der erste Abschnitt dieses Werkes enthält mannigfache Ab-

bildungen (Stiche) und Beschreibungen von Bauten, Einrichtungen, Betriebsmitteln etc. der englischen Eisenbahnen aus den Dreissiger-Jahren. (Geschenk der Frau Marie Christiany, geb. Edle v. Schönerer.)

128) Buch (gebunden in grüne Leinwand mit Golddruck): »Railway Practice (Second Series) a Collection of Working Plans and Practical Details of Construction in the Public Works of the most Celebrated Engineers.... by S. C. Brees C. E. etc. London, John Williams, 1840.« — In diesem Werke sind die hervorragendsten Bauausführungen, Maschinenconstructionen, Betriebseinrichtungen etc. englischer Eisenbahnen beschrieben und in 61 Kupfertafeln verbildlicht.

129) Mappe, enthaltend die Zeichnung und Beschreibung der Drehscheibe, Patent Handcock, aus dem Jahre 1841; Lithographie von B. Hudson in Birmingham.

130) Mappe mit Zeichnung (Lithographie) und Beschreibung der 1842 in der Maschinenfabrik von Bury, Curtis & Kennedy im Liverpool hergestellten Locomotiv-Type.

131) Buch (gebunden in grüne Leinwand mit Golddruck): »The Railways of Great Britain and Ireland; practically described and illustrated by Francis Whishaw, Civil-Engineer etc. Second Edition, London, John Weale 1842.« — Dieses gross angelegte, von dem Verfasser den Eisenbahncapitalisten des vereinigten Königreiches gewidmete Werk gibt weitgehenden Aufschluss über den Stand und die Verhältnisse der damaligen Eisenbahnen in Grossbritannien und Irland, deren Anlage, Kosten und Erträgnisse, Diensteseinrichtungen etc. — enthält überdies den Wortlaut verschiedener Parlaments-Acte, wie auch 18 Kupfertafeln mit Zeichnungen der Stationsanlagen, Schienensysteme, Fahrbetriebsmittel etc. — und eine Eisenbahnkarte Englands. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

132) Bild (in Rahmen): »Elevation und Längendurchschnitt der atmosphärischen Eisenbahn.« Die Zeichnung (Lithographie von A. Leykum) stammt aus dem Beginne der Vierziger-Jahre (etwa 1843) und veranschaulicht das von Clegg und Samuda in London 1840 erfundene System solcher Bahnen, nämlich: *a)* die Seitenansicht der Anlage mit dem darauf befindlichen Wagenzuge; *b)* den Längendurchschnitt der Construction; *c)* den Grundriss der Verbindung und Befestigung der Röhren nebst Einmündungs-

und Ausgangs-Klappen; *d)* die Hauptansicht der fortlaufenden Röhre, des Pistons und Klappen-Apparates; *e)—g)* den Querdurchschnitt der Röhre mit den Klappen. Praktische Anwendung fand dieses System kurze Zeit hindurch auf der am 29. März 1844 eröffneten 3 km langen Strecke »Kingstown—Dalkey« (Irland). In den Jahren 1843—1844 war die »atmosphärische Eisenbahn« auch in Oesterreich, bezw. Wien, Gegenstand mannigfacher Bestrebungen, welche hauptsächlich die von dem General-Secretär der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Heinrich Sichrowsky projectirte Linie Wien-Hütteldorf betrafen. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

183) Cheffin's Eisenbahnkarte (gebunden, Taschenformat) von England und Schottland, dritte Auflage, mit genauer Angabe der Entfernungen zwischen den Städten. — Gemäss der alten Benennungen vieler Linien ist die Karte vor der grossen Vereinigung im Jahre 1846 (also etwa 1843) erschienen. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

184) Bildnis (in Rahmen): Georg Stephenson, geboren am 8. Juni 1781 zu Wylam bei Newcastle in der englischen Grafschaft Northumberland, gestorben am 12. August 1848 zu Tapton House bei Chesterfield. Als Kind eines armen Arbeiters schon von frühester Jugend an auf sich selbst angewiesen, hatte er fast keine Schulbildung genossen. Er war Hirtenjunge und Kohlenwäscher, im 14. Lebensjahre Gehilfe eines Kesselheizers und hernach Maschinenbursche zu Water-Row. Erst 1796 begann er in den Abendschulen der Wanderlehrer schreiben und lesen zu lernen. Etwa 1800 kam er als Bremser zur Dollygrube in Black Callerton und wurde dann Maschinenwärter. Von 1804 an war er (mit kurzer Unterbrechung) in Killingworth, studirte eifrig Mechanik, bewerkstelligte überraschende Verbesserungen an Maschinen und rang sich (1812) zum Maschinenmeister im Killingworther Bergwerke empor. Nach einem grossen Grubenunglücke (1814) beschäftigte er sich mit der Auffindung von Mitteln zur Verhütung der schlagenden Wetter und erfand die Sicherheitslampe. Zur selben Zeit baute er seinen ersten Dampfwagen, den er »Blücher«, zu Ehren des berühmten deutschen Feldherrn, nannte. Im Jahre 1823 wurde er Ingenieur der Stockton-Darlington-Bahn; ein Jahr nachher gründete er im Vereine mit Ed. Pearse die Locomotivfabrik in Newcastle, deren Leitung er

seinem Sohne Robert (s. Nr. 135 dieser Katalogs-Abtheilung) übertrug. Vermöge der Erfolge, die er beim Baue der genannten Bahn und ihrer Einrichtung für den Personenverkehr (1825) erzielt hatte, wurde er 1826 von der Liverpool-Manchester Bahn zu ihrem Chef-Ingenieur ernannt. Er befürwortete hier und setzte auch durch, dass die Bahn durchwegs für den Locomotivbetrieb eingerichtet und zu diesem Zwecke ein Preis für die beste und schnellste Locomotive ausgeschrieben werde. Die Wettfahrten der angemeldeten vier Dampflocomotiven (eine fünfte wurde, weil sie eine Pferdelocomotive war, zurückgewiesen) fanden am 7. October 1829 in Rainhill statt und endeten mit dem Siege der von Georg Stephenson in Gemeinschaft mit seinem Sohne construirten und von dem Letzteren gebauten Locomotive »Rocket«. Von diesem Tage an klang sein Ruhm durch die Welt und führte er den Namen »Vater der Locomotivbahnen«. — Es wurden ihm mehrere Denkmale gesetzt, das schönste in Newcastle (1862). Auch die Memorial-Hall in Chesterfield wurde zum Andenken an ihn gegründet; sie umfasst eine polytechnische Schule, eine Freibibliothek für Handwerker und einen grossen Saal für öffentliche Vorträge. — Das Bild ist ein am 23. Mai 1849 bei Henry Graves & Comp. in London erschienener, von T. L. Atkinson ausgeführter Stahlstich (Mezzo-Tinto) nach dem im Besitze der Familie Stephenson befindlichen John Lucas'schen Original-Gemälde. (Geschenk des Ingenieurs Herrn J. R. Hardy.)

135) Bildnis (in Rahmen): Robert Stephenson, der einzige Sohn Georg Stephenson's (s. Nr. 134 dieser Katal.-Abthlg.), geboren am 16. December 1803 zu Willington-Gray, gestorben am 12. October 1859 zu London, erhielt seine erste Ausbildung an der Hauptschule zu Edinburgh, trat dann als Lehrling in die Maschinenbauanstalt seines Vaters, unterstützte diesen bei allen seinen Unternehmungen und baute auch die von ihm und seinem Vater construirte Locomotive »Rocket« (s. Nr. 143 dieser Katal.-Abthlg.). Später wurde er selbständiger Civil-Ingenieur, und erbaute viele Bahnen, so namentlich London—Birmingham Eastern Counties etc. Eine geniale Erfindung von ihm waren die Tubular- oder Röhrenbrücken. Er war ein vielgesuchter Berather in Eisenbahn-Angelegenheiten und fügte dem von seinem Vater ererbten Ruhm noch den eigenen hinzu. Seine Ruhestätte ist

in der Westminster-Abtei in London. — Am 19. September 1879 wurde zur Feier des 50jährigen Jubiläums der Locomotiv-Eisenbahn den beiden Stephenson in der Station Porta nuova in Turin ein Denkmal gesetzt. — Das Bild ist eine Photozinkographie eines am 21. Februar 1853 bei Graves & Comp. in London erschienenen, von Sam. Bellin ausgeführten Stahlstiches nach dem John Lucas'schen Original-Gemälde.

136) Eisenbahnkarte (in Schuber) von England und Wales; erschienen 1851 bei C. Smith in London. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

137) Büste: Robert Stephenson, Erbauer der von ihm und seinem Vater construirten Locomotive »Rocket« (s. Nr. **143** dieser Katal.-Abthlg.), welche bei der Concurrenz zu Rainhill am 7. October 1829 den I. Preis gewann und die Benützung der Locomotive auch für den Personenverkehr begründete. (Biographie s. Nr. **135** dieser Katal.-Abthlg.) Die Büste stammt aus dem Jahre 1858; vgl. Nr. 3 des allgem. Kataloges.

138) Büste: James Watt, Schöpfer der heutigen Dampfmaschine (Biographie s. Nr. 108 dieser Katal.-Abthlg.) Die Büste ist eine Nachbildung seines in der Westminster-Abtei zu London befindlichen Monumentes von Chantrey und stammt aus dem Jahre 1858; vgl. Nr. 3 des allgem. Kataloges.

139) Bild (in Rahmen): Richard Trevithik's Maschine »Locomotion«, gebaut 1802 und versucht im Februar 1803 auf der Merthyr-Tydfil-Eisenbahn (Süd-Wales). Diese Maschine war überhaupt die erste, welche erwiesenermassen auf Schienen lief. (Photozinkographie nach dem »Engineering«.)

140) Bild (in Rahmen): Richard Trevithik's Dampfkutsche »Catch me, who can« (fange mich, wer kann), gebaut 1808; Handzeichnung aus dem Atelier C. Angerer & Göschl in Wien (etc., wie bei Nr. 100 des allgem. Kataloges). Für die Versuchsfahrten mit dieser Dampfkutsche liess Trevithik auf dem Euston Square in London ein Geleise legen und vermiethete die Wagenplätze um einen Shilling per Fahrt. Entgleisungen und Schienenbrüche bereiteten den Proben ein rasches Ende.

141) Bild (in Rahmen): Locomotive für Zahnstangenbetrieb; als die erste ihrer Art erbaut im Jahre 1811 nach dem Patente des Kohlenwerks-Aufsehers F. Blenkinsop in Leeds und versucht am 12. August 1812 auf der Middleton-Eisenbahn in England. Das

Zahnrad, welches in die nur an einem Schienenstrange, u. zw. aussen angegossenen Stifte eingriff, diente nicht nur zur Fortbewegung der Maschine, sondern auch zur Ueberwindung von Steigungen. Derlei Zeichnungen wurden zu jener Zeit als Reclame für die Einführung der Eisenbahnen in Deutschland und Oesterreich ausgegeben.

142) Bild (in Rahmen): Der erste, »Experiment« benannte Personenwagen der ältesten, für den öffentlichen Verkehr erbauten englischen Eisenbahn Stockton—Darlington, vormals mit Pferden, seit 27. September 1825 aber mit Locomotiven betrieben. (Photozinkographie eines alten englischen Stiches.)

143) Bild (in Rahmen): Georg und Robert Stephenson's im Jahre 1829 gebaute Locomotive »Rocket«, welche bei der Preiswettfahrt zu Rainhill (Station der Liverpool-Manchesterbahn) am 7. October 1829 Siegerin geblieben. (Photozinkographie einer alten Zeichnung.)

144) Bild (in Rahmen): Stephenson's vierrädrige Locomotive »Mercury«; gebaut 1830 und bemerkenswerth dadurch, dass sie bereits einen liegenden Kessel und einen Dampfdom besitzt. (Photozinkographie einer alten Zeichnung.)

145) Mappe mit zwei Handzeichnungen (Pausen) von Kupplungen, welche während der Fahrt ausgelöst werden können; eingeführt auf der London-Chatham-Dover und Great Eastern Railway, 1870—1891. Zuliegend eine deutsche Beschreibung und eine englische Dienstvorschrift über die Handhabung der Einrichtung.

146) Mappe mit neun photographischen Abbildungen von verschiedenen Locomotiven, gebaut in den Neunziger-Jahren bei Dubs & Comp. in Glasgow theils für englische Bahnen, theils für Bahnen in englischen Colonien. Zuliegend eine tabellarische Uebersicht der Hauptdimensionen dieser Locomotiven.

* * *

Frankreich.

147) Bild (in Rahmen): »Eingang einer Reihe von Kohlenwagen in den Stollen der Lyon- und St. Etienne-Bahn«; Holzschnitt, vermuthlich aus der Eröffnungszeit der alten noch mit Pferden betriebenen Strecke Lyon—St. Etienne der nachmaligen Paris—Lyoner Eisenbahn, d. i. 1830—1833.

148) Bild (in Rahmen), darstellend einen Personenzug der am 9. Mai 1843 eröffneten Eisenbahn Paris—Rouen. — Colorirte Lithographie aus damaliger Zeit.

149) Bild (in Rahmen): »Die Eröffnung der Eisenbahn von Paris nach Rouen; das Innere des prinzlichen Wagens.« — Holzschnitt, wahrscheinlich aus dem Beginne der Vierziger-Jahre (vgl. die vorige Nummer).

150) Karte (gebunden, Taschenformat) der 1840—1842 concessionirten und 1843—1847 eröffneten Eisenbahn Paris—Rouen—Havre, enthaltend auch Ansichten von Monumentalbauten der an der Trace liegenden Städte. Nachdem die Strecke Colombes—Rouen am 9. Mai 1843 eröffnet wurde, die Fortsetzung bis Rouen aber in der Karte noch als projectirte dargestellt ist, dürfte dieselbe aus dem Jahre 1843 stammen; sie wurde von dem Geographen Frémin gezeichnet und ist bei Aug. Logerot in Paris erschienen; die Ansichten sind Stiche von Chamouin. Am Kopfe der Karte sind auch der Fahrplan und die Fahrpreise angegeben. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

151) Kleine Mappe, enthaltend die Karte der 1840—1843 eröffneten Eisenbahn von Paris nach Orléans, ausgestattet mit Ansichten von Orléans, Pithiviers, Corbeil, Choisy etc., ferner mit dem Fahrplane und den Fahrpreisen; erschienen ca. 1843 bei Alphons Gatineau in Orléans. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

152) Karte (gebunden, Taschenformat) der 1842—1846 eröffneten Eisenbahn von Paris zur Nordgrenze Frankreichs (Nordbahn), ausgestattet mit Ansichten von Monumentalbauten der von dieser Linie berührten Städte; gezeichnet von Fauchet und erschienen bei Logerot in Paris ca. 1846. (Geschenk des k. k. Hofrathes Herrn Dr. Angelo Ritter von Kuh.)

153) Bild (in Rahmen): Veranschaulichung der Eisenbahn-Katastrophe, welche einen dichtbesetzten Personenzug der französischen Nordbahn am 8. Juli 1846 ($2\frac{1}{2}$ Uhr Nachm.) bei Fampoux ereilt hat. Die zweite Locomotive sprang vor einem Durchlasse aus den Schienen und riss sämmtliche Personenwagen aus dem Geleise, die über den hohen Damm, manche auch ins Wasser stürzten, sich überschlugen und theilweise zertrümmerten, wobei 14 Personen ihren Tod fanden und viele verletzt wurden. Die beiden Locomotiven (auch die entgleiste), der Gepäckwagen und fünf Equipagewagen verblieben fast unversehrt auf dem Plane. — Die Zeichnung wurde sogleich an Ort und Stelle angefertigt und von dem Lithographen Robaut in Douai vervielfältigt.

Unterhalb des Hauptbildes befinden sich Ansichten des Hauses, bezw. Zimmers, in welchem die Todten und Verletzten geborgen wurden, wie auch eine Skizze der Localaufnahme.

154) Mappe, enthaltend das in französischer und deutscher Sprache ausgegebene amtliche Programm für die Einweihung der Paris-Strassburger Eisenbahn, sowie für die aus diesem Anlasse und des Aufenthaltes des Prinz-Präsidenten in Strassburg auf den 18. und 19. Juli 1852 anberaumten Festlichkeiten.

155) Mappe mit dem Bauplane für ein eisernes Schubthor zur Abschliessung der Bahnhofshalle in Perigueux (Orléansbahn); farbige Handzeichnung, datirt vom 9. August 1862.

156) Bild (in Rahmen): »Der Viaduct von Voiron auf der Lyoner Bahn mit einem darübergehenden Steinkohlenwagentransport.« Holzschnitt vermuthlich aus dem Beginne der Sechziger-Jahre, da die Eröffnung der zum alten Netze der Paris-Lyoner Bahn gehörenden Linie Lyon—Grenoble (in welcher Voiron gelegen ist) in die Zeit von 1858—1862 fällt.

157) Carton mit Erinnerungen an die in den Tagen vom 5. bis 7. Juni 1894 zu Paris stattgefundene internationale Fahrplan-Conferenz. Inhalt: Programm für die Veranstaltungen, (drei) »Führer« auf verschiedenen französischen Bahnen, Beschreibung von Pierrefonds, Compiègne und Enghien les Bains, sämmtlich illustrirt. (Geschenk des k. k. Hofrathes und Staatsbahndirectors Herrn Jaroslav Khittel.)

158) Bild (in Rahmen): Die von Seguin dem Aelteren im Jahre 1827 gebaute Locomotive, welche auf der ältesten Schienenstrasse Frankreichs, nämlich auf der Linie St. Etienne-Andrezieu (concessionirt 26. Februar 1823, eröffnet 1. October 1828) in Anwendung kam, u. zw. schon zur Zeit, da diese Eisenbahn für gewöhnlich nur mit Pferden betrieben wurde. Die Feuerkiste der Maschine war mit Ventilatoren verbunden, welche die Zufuhr von Luft besorgten. Der Kessel ist mit einem zur Anfachung des Feuers dienenden Ventilator in Verbindung; die Cylinder standen aufrecht zwischen den Rädern. — Die Brüder Seguin haben in Gemeinschaft mit E. Biot & Comp. auch die Concession für die Linie St. Etienne—Lyon (eröffnet October 1830 bis April 1833) erworben. (Photozinkographie einer alten französischen Zeichnung von E. Alix in Paris.)

159) Mappe mit Zeichnungen von zwei- und dreiachsigen Postwagen für französische Bahnen, u. zw. betreffen 2 Blatt die Linie Paris—Rouen (Westbahn), 3 Blatt die Nordbahn und 1 Blatt die Linie Paris—Tours (Orléansbahn). Sämmtliche Stücke sind vorzüglich ausgeführte Handzeichnungen und stammen aus den Jahren 1839 und 1849.

160) Mappe mit Zeichnung (2 Blatt) und Erläuterung eines von dem Mechaniker Josef Goutaret in Paris ersonnenen und 1850 veröffentlichten Systems zur augenblicklichen Anhaltung eines rollenden Eisenbahnzuges. Das System gliedert sich in drei Theile, dessen erster die Trennung der Locomotive von den übrigen Fahrzeugen bewirkt, während die anderen bestimmt sind, den Lauf der Wagen zu hemmen, bezw. aufzuhalten.

161) Bild (in Rahmen): Photographie einer dreiachsigen, zweifach gekuppelten Schnellzug-Locomotive, gebaut 1882 von der Locomotivfabrik vorm. G. Sigl in Wr.-Neustadt für die französische Ostbahn.

162) Bild (in Rahmen): Photographie einer vierachsigen Verbund-Schnellzug-Locomotive mit vorderem zweiachsigen Drehgestell und 4 Cylindern, System »Du Bousquet de Glehn«, gebaut 1892 von der »Société Alsacienne« in Belfort für die französische Nordbahn.

163) Kleines Portefeuille (aus rother Leinwand mit Golddruck), enthaltend Erinnerungen an den während der Zeit vom 18. bis 29. September 1900 in Paris getagten internationalen Eisenbahn-Congress (6. Session), u. zw.: *a)* Satzungen des Congresses nebst Verzeichnis der zur Verhandlung angesetzten Fragen und der betreffenden Berichterstatter; *b)* und *c)* Liste der Delegirten; *d)* Anordnungen hinsichtlich des Arbeitsganges in den Sectionen; *e)* Programm für den Congress und die zu Ehren desselben veranstalteten Festlichkeiten; *f)* Wegweiser für die Delegirten; *g)* Plan von Paris; *h)* Freikarte für die Eisenbahnen und die Weltausstellung, giltig vom 10. (resp. 18.) September bis 1. (resp. 10.) October 1900 und lautend auf den Namen des k. k. Ministerialrathes Dr. Alfred Freiherrn von Buschman; *i)* Plan der Weltausstellung Paris 1900. (Geschenk des genannten Herrn Ministerialrathes.)

* * *

Holland.

164) Bild (in Rahmen): Brücke über den Leckstrom bei Kuilenburg in Holland. Dieselbe liegt in der Trace der Eisenbahnlinie Utrecht—Boxtel, ist 705 m lang, wovon auf die Hauptöffnung eine Spannweite von 150 m entfallen. Nur die Hauptträger sind aus Schmiedeeisen, die Fahrbahnträger und die Querverbindungen bestehen aus Gussstahl. Die Bauzeit währte von 1863—1868; die Kosten betrugen M. 4.460.000.

* * *

Italien.

165) Kleine Mappe mit Fahrplan (in französischer Sprache) der Linien Neapel—Nocera und Torre Annunziata—Castellammare für die Monate April und Mai 1854. Auf der Rückseite des Druckblattes sind die Personen- und Gepäcktarife angegeben. Dieselben enthalten u. a. eine Bestimmung, wonach für Männer in Hemdärmeln, Frauen ohne Hut, livrirte Bediente und Soldaten des Mannschaftsstandes eine eigene ermässigte III. Classe (»3. Cl. en veste«) eingerichtet war. (Geschenk des k. k. Regierungsrathes Herrn A. Ritter von Loehr.)

166) Mappe mit vier Abbildungen von Stationen und Landschaften der Linie Turin—Genua, u. zw.: Viaduct von Stenevasso, Station Asti, Station Felzizano, Station Novi; farbige Lithographien von C. Bossoli, erschienen bei Day & Sohn in London, 1853. Die Bilder sind Probe- oder Bruchstücke der von der genannten Firma unternommenen Ausgabe einer — sechzehn Nummern umfassenden — Sammlung von »Views on the railway between Turin and Genoa.«

167) Mappe enthaltend den Situationsplan nebst den Längenprofilen der Linien Turin—Genua und Allessandria—Arona und tabellarischen Nachweisungen der Distanzen, Tarife, Kunstobjecte etc.; herausgegeben von G. B. Maggi in Turin, 1854.

168) Bild (in Rahmen): Photographie der Ponte di Muro nächst der Grenzstation Pontebba der Linie Pontebba—Udine des Adriatischen Netzes; aufgenommen ca. 1890 von dem Klagenfurter Photographen Alois Beer.

169)—170) Bilder (in Rahmen): Aussen- und eine Innenansicht des päpstlichen Salonwagens; Holzschnitte von J. Gaildrau, vermuthlich aus der letzten Zeit des Pontificats Pius IX. (Mitte der Siebziger-Jahre.)

171) Bild (in Rahmen): Photographie einer Schnellzug-Locomotive, gebaut 1888 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien für die Sicilianischen Bahnen. Die Maschine hat zwei gekuppelte Achsen und ein vorderes zweiachsiges Drehgestell; der Rahmen liegt innerhalb, die Steuerung — System Heusinger v. Waldegg — ausserhalb. Die Hauptdimensionen sind am Bilde angegeben.

* * *

Portugal.

172) Mappe mit photographischen Abbildungen zweier vierachsiger Personenwagen I. Classe der portugiesischen Eisenbahn; gebaut 1891 von der Waggonfabrik Van der Zypen und Charlier in Cöln-Deutz.

* * *

Rumänien.

173) Mappe, enthaltend photographische Abbildungen verschiedener Fahrbetriebsmittel der rumänischen Bahnen, u. zw.:

a) Tender-Locomotive mit drei gekuppelten Achsen, von welchen die rückwärtige unter der Feuerkiste liegt; Rahmen innen, Allan'sche Steuerung aussen; gebaut 1891 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien für die kgl. rumänischen Staatsbahnen. Die Hauptdimensionen sind am Bilde angegeben.

b–*f*) Gepäck- und Lastwagen, gebaut 1875–1888 bei F. Ringhoffer in Smichow.

g) Schneepflug, gebaut 1888 bei der vorgenannten Firma.

174) Album-Cassette mit 34 Stück photographischen Abbildungen des 1892 von F. Ringhoffer in Smichow gebauten Hofzuges der kgl. rumänischen Staatsbahnen. (Geschenk der genannten Firma.)

Russland.

175) Mappe mit Zeichnungen des Rauchverbrennungs-Apparates von Stoesger (drei Varianten); erprobt 1866 auf der Warschau-Wiener Bahn.

176) Mappe mit Zeichnungen von Locomotiven, gebaut 1872 von der Maschinenbau-Actiengesellschaft vorm. Schwartzkopff in Berlin für verschiedene russische Eisenbahnen, u. zw.:

a) Vierfach gekuppelte Güterzug-Locomotive der Rostow-Wladikawkas-Bahn;

b) dreifach gekuppelte Lastzug-Locomotive der Liebau-Romny-Bahn;

c) dreifach gekuppelte Güterzug-Locomotive mit ankerloser Feuerbüchse (System Kaselowsky) der Donetz-Bahn.

177) Album-Cassette mit 30 photographischen Abbildungen von Personen- und Güterwagen verschiedener russischer Bahnen, gebaut 1874—1887 von F. Ringhoffer in Smichow. Die Zugehörigkeit der betreffenden Fahrbetriebsmittel zu den einzelnen Bahnen ist auf den Bildern ersichtlich gemacht.

178) Bild (in Rahmen): Photographie des russischen Hofzuges, welcher, anlässlich der Kaiser-Zusammenkunft in Kremsier, am 25. September 1885 in der Station Hullein der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anhielt, um Sr. Majestät den Kaiser Franz Joseph I. aufzunehmen (vgl. Nr. **1401** des allgemeinen Kataloges).

179) Collection (in Rahmen) der nach Vorschrift des Gesetz-Artikels 689 vom Jahre 1890 in Russland bestehenden Abzeichen für Ingenieure. Das Recht zum Tragen dieser Distinctionen wird, gleichwie jener für die sonstigen Gelehrtengrade, mit dem Staats-Diplome über die an der betreffenden (russischen) Hochschule abgelegte Diplomprüfung erworben. Bei officiellen Anlässen müssen die Abzeichen getragen werden, u. zw. auf dem Galarocke, Vice-Galarocke oder Dienstfracke an der rechten Brustseite (bei Zusammentreffen mit den an derselben Seite zu tragenden Ordenssternen unterhalb der letzteren). Für die Civilkleidung und den Civilfrack bestehen kleine (Frack-) Abzeichen. Die Anschaffungskosten der Abzeichen sind von den zum Tragen derselben Berechtigten aus Eigenem zu decken. — Die Collection enthält 17 — dort näher benannte — Abzeichen für Ingenieure der verschiedenen technischen Fächer.

180) Kleines Portefeuille (aus blauer Leinwand) mit Erinnerungen an den vom 20. August bis 4. September 1892 in Petersburg getagten internationalen Eisenbahn-Congress (Session IV). — Inhalt: Satzungen des Congresses; Programm der Verhandlungen und der Festlichkeiten; Verzeichnisse der Congress-Mitglieder, bezw. deren Delegirten und der Berichterstatter; verschiedene Auskünfte etc.; ferner eine Freikarte zur Benützung der russischen und fremdländischen Bahnen, giltig für die Zeit vom 13. August bis 13. September 1892 und für die Theilnehmer des Congresses.

* * *

Schweden.

181) Bild (in Rahmen): Photographie eines zweiachsigen Coupéwagens I. Classe der Ostgötha-Bahnen, gebaut 1878 von der Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Nürnberg.

* * *

Schweiz.

182) Buch (gebunden), enthaltend eine graphische, richtiger bildliche, Darstellung der Signale für die Schweizerischen Hauptbahnen; ausgegeben als Beilage zur Signalordnung vom 7. September 1874. Jedem Bilde ist eine kurzgefasste textliche Erläuterung beigedruckt.

183) Mappe, enthaltend eine grosse tabellarische Zusammenstellung der Schweizerischen Eisenbahn-Tunnels nach deren Längen, nach Gesellschaften, nach dem Jahre der Eröffnung und nach Gebirgsarten; ferner vier Hefte mit Zeichnungen der Normalprofile für ein- und zweispurige Tunnels der Haupt- und Specialbahnen; angefertigt 1878 beim Schweizerischen Eisenbahn- und Handelsdepartement.

184) Mappe, enthaltend fünf Hefte, eine Karte und zwei Zeichnungen mit Tracen-Studien, Längenprofilen, Bauplänen etc. für die Simplon-Bahn; in Vorlage gebracht von dem Chef-Ingenieur der Schweizerischen Westbahn am 8. Mai 1886.

185) Mappe, enthaltend die photographische Abbildung eines im Verkehre befindlichen Zuges der Pilatusbahn (Zahnradbahn) nebst handschriftlichen Erläuterungen hiezu; geliefert am 5. December 1891 dem Professor F. v. Ržiha in Wien von der Betriebsdirection der genannten Bahn. Zuliegend: eine Zusammenstellung der Hauptverhältnisse aller reinen Zahnradbahnen der Schweiz, verfasst von dem Ingenieur E. Strub im Eisenbahn-Departement.

186)—187) Bilder (in Rahmen): Photographien der Eisenbahn-Katastrophe bei Mönchenstein (Einsturz der Brücke während der Passirung des Zuges) am 14. Juni 1891; aufgenommen von A. Varady in Basel.

188) Mappentasche, enthaltend eine unter dem Titel: »Das Project der Jungfraubahn, wissenschaftlich, technisch und finanziell beleuchtet« — von dem Concessionär und Präsidenten derselben,

Ad. Guyer-Zeller in Zürich, 1896 ausgegebene Druckschrift sammt deren (10) Beilagen. Die Brochure umfasst allgemeine Betrachtungen über die Bedeutung der Jungfraubahn, das Concessions-Gesuch, verschiedene Gutachten, u. zw.: des Topographen S. Simon, des Luftschiffers E. Spelterini, des Schweizer Alpenclubs, der Professoren Dr. P. Regnard und Dr. H. Kronecker, ferner die parlamentarischen Verhandlungen über das Concessionsgesuch vom 20/23. December 1893, die Concession vom 21. December 1894, das Preisausschreiben zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Bahn — endlich wissenschaftliche und technische Berichte von Dr. J. Maurer, H. Golliez, Dr. C. Mösch etc. — Beilagen: 1. Situationsplan, farbige Lithographie, von Kümmerly in Bern, Massstab 1 : 50.000; 2. geologisches Längenprofil, 1 : 25.000; 3. Querprofile, 1 : 12.500; 4. Temperatur-Tabelle (Graphicon); 5.—8. Ausblicke auf die Trace von verschiedenen Höhepunkten; 9. Rundsicht vom Gipfel der Jungfrau, Panorama von Ing.-Top. Xav. Imfeld in Zürich; 10. Situationsplan der I. Section Kleine Scheidegg-Eigergletscher 1 : 2500. — (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Alfred Freiherrn von Buschman.)

189) Mappe mit Zeichnung (Blaupause) einer vierachsigen, vierfach gekuppelten Güterzug-Locomotive der Gotthardbahn; gebaut 1882 von J. A. Maffei in München.

190) Mappe mit zehn photographischen Abbildungen von Personen- und Güterwagen verschiedener Schweizerischen Bahnen; gebaut 1880—1892 von der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft in Neuhausen und von der Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Nürnberg. — Zuliegend auch drei Zeichnungen (Blaupausen) von Wagen. Die Namen der Eigenthums-Bahnen sind auf den Bildern angegeben.

* * *

Serbien.

191) Mappe mit photographischen Abbildungen von Fahrbetriebsmitteln der k. serbischen Staatsbahnen, u. zw.:

a) dreifach gekuppelte Güterzug-Locomotive, gebaut 1890 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien. Die Achsen dieser Maschine sind vor der Feuerbüchse gelagert, der Rahmen innen, ebenso

die Allan'sche Steuerung. Die Hauptdimensionen sind auf dem Bilde angegeben;

b) Borstenviehwagen, gebaut 1884 von der Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Nürnberg.

* * *

Spanien.

192) Mappe mit photographischen Abbildungen von Fahrbetriebsmitteln spanischer Bahnen, u. zw.:

a) Tender-Locomotive mit drei gekuppelten Achsen; gebaut 1886 von der Locomotivfabrik Krauss & Comp. in München. Die Hauptdimensionen sind am Bilde angegeben;

b – c) Schmalspur-Locomotiven; gebaut 1891 von der Société Cockerill in Seraing;

d) Postwagen, gebaut 1882 von der Waggonfabriks-Actiengesellschaft in Nürnberg;

e) Vierachsiger Personenwagen I. und II. Classe; gebaut 1890 von Van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz für die Schmalspurbahn Bilbao-Durango.

Beigelegt ist auch die gepauste Handzeichnung einer Güterzug-Locomotive mit vier Achsen, von denen zwei in einem Drehgestell lagern; gebaut 1851 von John Cockerill in Seraing angeblich für eine spanische Bahn und exponirt in der damaligen Londoner Ausstellung.

* * *

Türkei.

193) Mappe mit photographischen Abbildungen von Fahrbetriebsmitteln der Orientalischen Bahnen, u. zw.:

a) Schnellzug-Locomotive mit zwei gekuppelten Achsen und einem vorderen zweiachsigen Drehgestell; gebaut 1888 von der Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien. Die Hauptdimensionen sind am Bilde angegeben;

b) Personenwagen I. Classe; gebaut 1890 von Van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz.

* * *

Amerika.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

194) Bild (in Rahmen): Dampfwagen, gebaut 1790 von Nathan Read in Massachusetts. (Photographische Nachbildung einer alten Zeichnung.)

195) Bild (in Rahmen): Baggermaschine, gebaut 1801 von dem Stellmacher Oliver Evans für die Stadt Philadelphia. Da seine Werkstätte weit ab vom Flusse lag, setzte er die Maschine auf ein Wägelchen und bewegte das Fahrzeug mittels ihrer eigenen Dampfkraft und einem Riemenantriebe bis an die Uferböschung. (Zinkographie einer alten Zeichnung). — Evans war ein Zeitgenosse Watt's (s. Nr. 108 d. Kat. Abthlg.); bei seiner ersten Bewerbung um das Patent auf einen Dampfwagen (1790) wurde er als Narr oder Schwindler erklärt. Im Jahre 1799 erhielt er das Patent, »weil der Versuch Niemandem schaden könnte«. Er baute nun den Dampfwagen »Eructor amphibolus«, der im Winter 1803–1804 in Philadelphia erprobt wurde, jedoch den Stössen auf der unebenen Strasse nicht widerstand.

196) Bild (in Rahmen): Wettfahrt zwischen Pferde- und Dampfbetrieb, stattgefunden auf der Baltimore-Ohio-Eisenbahn im August 1830; das Pferd blieb Sieger über die bereits abgeänderte Maschine »Tom Thumb« (s. Nr. 205 dieser Katalogs-Abtheilung), weil deren Gebläse versagte. (Zinkographie einer alten Zeichnung.)

197) Mappe (Lederrücken mit Golddruck), enthaltend eine grosse colorirte Karte der Vereinigten Staaten Nordamerikas, erschienen 1837 bei H. S. Tanner in Philadelphia. Dieselbe enthält zugleich Umgebungskarten und Pläne der bedeutendsten Städte der Union, sowie statistische Daten nach dem Census vom Jahre 1830. Die Umgebungskarten weisen auch die Tracen der damals schon bestandenen Eisenbahnen auf. (Geschenk der Frau Marie Christiany, geb. Edl. v. Schönerer.)

198) Bild (in Rahmen), darstellend die Baldwin'sche Locomotivfabrik in Philadelphia, wie sie im Jahre 1838 bestanden hat, und im Vordergrunde desselben die Typen der von ihr zu jener Zeit gebauten Locomotiven. Die Zeichnung wurde von W. Mason ausgeführt und diente als Beilage zu den damaligen Offerten der Fabrik. — Alter englischer Stich. (Geschenk des Herrn k. k. Regierungsrathes Aug. Ritter von Loehr.)

199) Mappe, enthaltend die Brochure: »Emmon's Single-rail Railroad. Patented under the New Patent Law, 17th April 1837. New-York, Narine & Co. 1839.« Die kleine Schrift gibt eine bildliche und textliche Darstellung der einschienigen Eisenbahn, deren Einrichtung darin besteht, dass auf der über hohe Gerüste gelegten Schiene zweitheilige Waggons mittels einer Rolle fortbewegbar aufgehängt sind. Trotz ihrer grossen Anpreisung ist diese zwischen Hartfore und New-Haven (18 englische Meilen) wirklich in Ausführung gekommene Bauart doch sehr bald wieder aufgelassen worden und der Vergessenheit anheimgefallen.

200)—**201**) Zwei Bände: »Die innern Communicationen der vereinigten Staaten von Nordamerica, von Franz Anton Ritter von Gerstner...... emer. Professor der Mathematik am k. k. polytechnischen Institut in Wien.... Nach dessen Tode aufgesetzt, redigirt und herausgegeben von L. Klein, Civil-Ingenieur; Wien 1842 und 1843.« Nebst ausführlichen textlichen Beschreibungen insbesondere der Canäle und Eisenbahnen enthalten die Bücher auch zahlreiche Tafeln mit Zeichnungen von baulichen Anlagen und Einrichtungen der nordamerikanischen Eisenbahnen, sowie eine Canal- und Eisenbahnkarte.

202)—**203**) Buch (gebunden): »Die Baltimore-Ohio-Eisenbahn über das Alleghany-Gebirg, mit besonderer Berücksichtigung der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, untersucht von Carl Ghega, Doctor der Mathematik, k. k. Inspector der österr. Staats-Eisenbahnen...... auf seiner Reise in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Mit einer Beschreibung und Berechnung über die Leistungsfähigkeit einiger Nordamerikanischen Locomotive und einer vergleichenden Berechnung der Locomotiv- und Pferdekraft bei verschiedenen Bahnsteigungen. Mit einer Landkarte und einem Atlas von 19 Zeichnungstafeln. Wien, 1844.« Der Atlas (Nr. 203), welcher nebst dem Längenprofile und Situationsplane der Bahn viele Ansichten und Constructionen ihrer Bauten und Fahrbetriebsmittel umfasst, enthält auf dem ersten Blatte die Widmung des Werkes an den Präsidenten der k. k. allgemeinen Hofkammer, Karl Freiherrn Kübeck von Kübau.

204) Bildnis (in Rahmen): Samuel Finley Breese Morse, geboren zu Charlestown im Staate Massachusetts am 27. April 1791, gestorben zu Poughkeepsie bei New-York am 2. April 1872. Vom 20. bis zum 41. Lebensjahre mit Malerei beschäftigt, wendete

Morse sich nachher den elektromagnetischen Studien zu, ersann einen Drucktelegraphen, bildete ein System von Zeichen (bestehend aus Punkten und Strichen), stellte diesen Apparat im Jahre 1835 zu New-York aus und errichtete acht Jahre später eine Versuchslinie zwischen Washington und Baltimore, auf welcher am 27. Mai 1844 die erste Depesche befördert wurde. Im Jahre 1849 gelangte der Morse-Telegraph auf der Linie Cuxhaven—Hamburg und dann im deutsch-österreichischen Telegraphen-Verein, sowie bei den Eisenbahnen des europäischen Festlandes allgemein zur Anwendung. — Stahlstich nach einer amerikanischen Photographie etwa aus den Fünfziger-Jahren.

205) Bild (in Rahmen): »Tom Thumb«, die erste amerikanische Locomotive in ihrer ursprünglichen Construction mit ganz freiliegendem Mechanismus und aufrechtstehendem Dampfkessel; gebaut 1829 in New-York. (Zinkographie einer im »Engineering« enthaltenen Darstellung.)

206) Bild (in Rahmen): »John Bull«-Eisenbahnzug, gebaut 1830 von George Stephenson, und der erste, welcher in Amerika lief; er war bei der »World Columbia Exposition« in Chicago 1893 ausgestellt und wurde daselbst photographirt. (Geschenk des Herrn Oberofficials Franz Hölzlhuber.)

207) Bild (in Rahmen): Locomotive »De Witt Clinton«, die dritte der in den West Point Foundry Works (New-York) für die Mohawk Hudson Railway gebauten Maschinen, durch deren Herstellung Amerika sich im Locomotivbaue von England unabhängig machte. Dieser Maschine angehängt sind: ein offener Tender mit zwei Fässern und zwei eigenthümlich gebaute Reisewaggons. (Zinkographie einer im »Engineering« enthaltenen Darstellung.)

208) Bild (in Rahmen): Duplicat des »De Witt Clinton-Eisenbahnzuges vom Jahre 1831«, mit welchem die New-York-Central-Bahn die ersten Versuche in der Personenbeförderung mittels Locomotivbahnen unternahm. Er war bei der »World Columbia Exposition« in Chicago 1893 ausgestellt und wurde daselbst photographirt. (Geschenk des Herrn Oberofficials Franz Hölzlhuber.)

209) Bild (in Rahmen): Der erste Eisenbahnzug auf der Fahrt von New-York längs dem Hudson bis Sing-Sing im Jahre 1831 mit der Locomotive »De Witt Clinton«; nach einer Skizze aus dem historischen Museum in Madison Wisconsin, gemalt von dem

Oberofficial Franz Hölzlhuber während der Ausstellung in Philadelphia (1876). (Geschenk des Genannten.)

210) Mappe mit Zeichnungen einer amerikanischen Locomotive und zweier Tender, u. zw.:

a) Personenzug-Locomotive mit vier Achsen, deren zwei rückwärtige gekuppelt sind; gebaut 1854 von Danforth Cooke & Co., Paterson, New-Yersey;

b) dreiachsiger Tender (für die Locomotive Croton), gebaut 1851;

c) dreiachsiger Tender, gebaut 1853 bei Norris Schenectady.

211) Modell eines Wagenkastens für einen vierachsigen Viehwagen. Derselbe besitzt Futtertröge und an den Stirnwänden angebrachte Füllvorrichtungen für Wasser; ferner im Innenraume verstellbare Zwischenwände zur Absonderung der einzelnen Thiere und im Dache Futtervorrathskammern. Das Modell wurde ca. 1872—73 anlässlich der damals in öffentlicher Erörterung gestandenen Frage der Construction von Viehwagen seitens eines amerikanischen Hauses den österreichischen Eisenbahnen angeboten, blieb jedoch unbenützt. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Josef Ritter von Küchler.)

212) Mappe, enthaltend eine Sammlung Constructions-Zeichnungen (55 Blaupausen) von Wagen der Manhattan Railway Company in New-York; angefertigt in den Achtziger-Jahren.

213) Mappe mit 10 photographischen Abbildungen verschiedener amerikanischen Locomotivtypen, gebaut in den Neunziger-Jahren von Baldwin Locomotive Works in Philadelphia. — Die Hauptdimensionen jeder einzelnen Maschine sind auf der Rückseite des betreffenden Bildes angegeben.

214) Mappe, enthaltend vier photographische Abbildungen von amerikanischen Wagen der Pullmann Company, Chicago 1892, u. zw.:

a) sechsachsiger Salonwagen,

b) Inneres eines Speisewagens,

c) Inneres eines Salonwagens,

d) Inneres eines normalen Schlafwagens.

215) Mappe, enthaltend eine Sammlung von Constructions-Zeichnungen (Gesammtplan und Details, 55 Lichtpausen) der mit zwei gekuppelten Achsen und rückwärtigem zweiachsigen Drehgestelle versehenen Locomotiven der Manhattan Elevated Railroad New-York; gebaut 1893 in der Locomotivfabrik Schenectady.

* * *

Central- und Südamerika.

216) Grosser Foliant (gebunden), betitelt: »Brasilien D(om) Pedro II. Eisenbahn« und enthaltend: »Ansichten der wichtigsten Punkte vom Bahnhofe von Rio de Janeiro aus bis zu dem der Station Commercio, und Pläne der Brücken über die Flüsse Sant'Anna, Sacra Familia, Rio das Mortes, Pirahy und Parahyba; herausgegeben im Auftrag des Ministeriums für Ackerbau, Handel und öffentliche Arbeiten vom kaiserlichen lithographischen Institut Rio de Janeiro« (wahrscheinlich nach der am 20. November 1865 erfolgten Eröffnung der Bahn bis Comerino am Parahyba).

217) Mappe mit photographischen Abbildungen von Fahrzeugen mittel- und südamerikanischer Bahnen, u. zw.:

a) Vierachsige, dreifach gekuppelte Schmalspur-Locomotive, gebaut 1892 von der Société John Cockerill in Seraing für die Ferro-Carril Nacionali del Istmo de Tehuantepec (Mexico);

b—c) Aussen- und Innenansicht eines vierachsigen Personenwagens I. Classe, gebaut 1892 von Van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz für die Gran Ferro-Carril de Venezuela;

d) achträderiger } Personenwagen I. Classe, gebaut 1892 von der vorgenannten Waggonfabrik für die Ferro-Carril Nacional in Paraguay.
e) vierräderiger }

* * *

Australien.

218) Mappe, enthaltend 21 photographische Abbildungen und eine Lichtdruck-Zeichnung von verschiedenen Locomotivtypen (11 St.) und Personen- und Güterwagen der New-South Wales Railway in Australien. (Geschenk des Herrn Vogel aus Sydney, Australien 1893.)

Anhang II.

August Ritter von Loehr'sche

Sammlung von Eisenbahngeld, Eisenbahn-Medaillen, Eisenbahnmarken etc.

Diese Special-Sammlung — das Ergebnis einer 30jährigen Sammelthätigkeit — enthält die Medaillen und Denkmünzen für Eisenbahnen, sowie Eisenbahngeld, geprägt und Papier, ferner geprägte Eisenbahnfahrzeichen, Actien und Eisenbahnmarken.

I. Eisenbahngeld.

Die Eisenbahn-»Geld«-Collection zeigt die Thatsache, dass die Eisenbahnen und deren Nebenanstalten (Lebensmittel-Magazine, Cantinen etc.) in manchen Ländern auch als Münzherren auftreten und Papiergeld und Scheidemünze herausgeben.

a) Eisenbahn-Papiergeld.

Eine grössere Zahl von Banknoten aus der Zeit von 1837 und den folgenden Jahren lässt ersehen, dass zahlreiche amerikanische Eisenbahnen sich das Capital für ihre Zwecke auf dem Wege der Papiergeld-Emission verschafften. Ebenso ist dies mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und der Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahn der Fall gewesen, welche beide Unternehmungen durch staatlich bewilligte Cassenschein-Emission zustande kamen. Andere Papiergeld-Ausgaben betreffen Lohnmarken (Gotthardt—Montcenis-Tunnel u. s. w.), Consumvereinsgeld (Alta-Italia), Waren-Cassenscheine (Amerika) u. dgl. Eine besondere Abtheilung bilden Nothpapiergelder der amerikanischen Bahnen während

der Conföderationskriege; selbe sind theilweise von den Bahnen selbst (auch auf der Rückseite von Couponbogen scartirter Actien oder Obligationen gedruckt; s. Nr. 41), theilweise von Privaten herausgegeben.

Oesterreich-Ungarn.

In diesem Staate kommt Eisenbahn-Papiergeld nur selten vor. Ein älteres Stück ist das nachstehend verzeichnete:

1) Lithographie mit Schwarzdruck. Carlstadt-Fiumaner Eisenbahnbau-Restauration. 100 Kreuzer, fünffach wiederholt. Giltig für Victualien. Unten: Locomotive. Lithographische Anstalt von Julius Kuhn, Agram. — Rückseite grün: Locomotive, 100 Kreuzer.

Deutschland.

2) Ein Thaler-Cassaschein der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, 70/90 mm, grünl. Papier, oben: Eisenbahn-Cassaschein, in den Ecken: 1, verziert, im Fond: Ein Thaler in 14 Thaler Fuss, Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, Unterschriften, Serie- und Nummernbezeichnung; unten klein: Dieser Schein wird bei allen Cassen der Compagnie zum vollen Nennwerthe angenommen und auf Verlangen mit baarem Gelde eingelöst. Rückwärts: Ein Thaler, verziert.

3) Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie. Ein Thaler in 14 Thaler Fuss. Rückseite: Umdruck von 1855; sonst wie vorher.

4) Aehnlich wie vorstehend, aber in 30 Thaler Fuss. Bläuliches Papier.

Diese Stücke erinnern an die beachtenswerthe Thatsache, dass die genannte Eisenbahn in Ausführung einer Idee des bekannten Nationalökonomen Fr. List auf Grund eines theilweise durch Banknoten-Emission beigestellten Capitals erbaut wurde.

Die Emission vom 6. Mai 1835 per 500.000 Thaler wurde unter der Voraussetzung mit königlichem Decrete gestattet, dass »hieraus dem Staate irgend welche Verbindlichkeit nicht erwachse, vielmehr die Vertretung dieses Papiergeldes der Compagnie ganz allein obliege und dem Ministerium des Innern die Bestellung eines Commissärs, und diesem die stete Einsicht der Cassenbücher zum Behufe der über den Umfang, Fortgang und die Erfüllung der Ausgabe zu führenden Controle vorbehalten bleibe —

und weiters, dass der Anfang der Ausgabe der gedachten Cassenscheine nicht eher erfolge, als bis das auf 1,500.000 Thaler festgesetzte Actiencapital wirklich bereits auf den Bau und die Einrichtung der Eisenbahn verwendet worden sei«.

5) Ein Thaler-Cassaschein der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft, 72/90 mm, grünl. Papier, oben: Eisenbahn-Cassaschein, in den Ecken: 1, seitwärts: Ein Thaler, unten: Wer dieses Papiergeld nachmacht oder verfälscht etc., etc.. Nummern- und Serienbezeichnung. Bernburger Wappen. Ein Thaler / im 14 Thalerfusse. Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft. Unterschriften. Rückwärts: verzierter Rahmen mit Locomotive und Emblemen etc. Schrift: »In Gemässheit der landesherrlichen Verordnung vom 2. März d. J. ist der Betrag der sämmtlichen ausgegebenen Eisenbahn-Cassenscheine in Documenten bei der Herzogl. Landesregierung zu Bernburg deponirt; auch werden diese Scheine nicht nur bei den Cassen der Gesellschaft, sondern auch bei allen Herzogl. Landescassen zum vollen Nennwerthe angenommen und auf Verlangen bei der herzogl. Commerzcasse in Bernburg gegen baares Geld umgetauscht. Bernburg, 2. März 1846. Herz. Anh. Landesregierung, Herz. Anh. Kammer.«

6) Aehnlich, ausgegeben auf Grund der Concession vom 20. Februar 1850. Rückwärts: Ein Thaler Courant und Schrift: »Der Werth für sämmtliche ausgegebene Cassenscheine ist behufs der Realisation derselben bei der herzoglichen Regierungshauptcasse zu Cöthen theils in baar, theils in sicheren Documenten deponirt. 20. Februar 1850. Herzoglich Anhalt'sches Staats-Ministerium.

7) Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn-Gesellschaft. 5 Thaler Courant, sonst wie 1 Thaler.

Italien.

Von der Società Cooperativa di Consumo fra Agenti ferrovia Alta Italia, Residente in Torino:

8)	10 Centesimi,	gelb,	Serie	A.
9)	20 »	roth,	»	»
10)	50 »	grün,	»	»
11)	1 Lire	blau,	»	»
12)	50 Centesimi,	gelb	»	B.

Von der Cassa di Soccorso Agli Operai Traforo delle Alpi Bardonnéche:

13) Buono per 20 Centesimi (roth) contro Biglietti Banca Nazionale.

14) Buono per 50 Centesimi (gelb) contro Biglietti Banca Nazionale.

Impresa del Traforo del Colle di Tenda. Comoglio, Gioanni e fratelli:

15) 10 Centesimi, gelb.

16) 50 » roth.

Impresa Fornaci della ferrovia. Castagnole delle Lanza:

17) Buono per 20 Centesimi, gelb.

18) » » 40 » blau.

Impresa Forti Montcenisio:

19) Buono da 5 Centesimi. grün. — Il presente evalevole soltanto per acquisto di viveri dal Magazino dell Impresa.

Schweiz.

20) 1 Franc-Papiergeld. schwarz. roth und gelber Druck. A.: Entreprise du Tunnel du Gotthard. Bon pour 1 un franc. Remboursable à la caisse de l'entreprise. Seitlich 00, 358 D. — 1 un franc. Entreprise du Tunnel du Gotthard. — R.: (Braun) 1. — Le présent bon n'est valable que sur les chantiers de Göschenen et d'Airolo. Bernardoni Wagner & Co. Milano.

Amerika.

Die amerikanischen Eisenbahn-Noten gehören in 2 Hauptperioden. Die erste Gruppe enthält die in der Kindheit des Eisenbahnwesens ausgegebenen Noten vom Charakter eines Wechsels au Porteur,. mit oder ohne Zinsen. — Die zweite Gruppe fällt in die Wirren der Conföderationskriege und ist als Nothgeld aufzufassen. — Diesen beiden Gruppen reihen sich noch vereinzelte andere Ausgaben an, z. B. Vorkaufsmarken und Waaren-Banknoten. welche schon der Gegenwart näher liegen.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

21) Banknote à 50 Dollars. Natchez: the Mississippi Railroad Company Post note. Twelve Months after date will pay on demand to...... or bearer fifty dollars with interest till due at 5%. Nr. ...., 20th April 1839. Casher... Pres .. Zug nach rechts. Verschiedene Zeichnungen.

22) 5 Dollar Post-Note. Links oben: Gallatin. Weiter unten: (Roth geschrieben in der Mitte: at their Branch at Gallatin), 1. August 1838; Twelve months after the 1. May 1839.

23) 10 Dollars, wie vorstehend. — 22. April 1839.

24) 20 Dollars ohne Gallatin. — Twelve months after date, 15. Juni 1839.

25) 100 Dollars, wie vorstehend. — 15. Juni 1839.

Alle vier: with Interest till due, at five per Cent.

Von der Lake Washington & Deer Creek Rail Road and Banking Company sind vorhanden:

26) 10 Dollars — will pay. J. Garonn (geschrieben) or bearer. Ten dollars on demand. — Princeton, Missi. January 2. 1837. Unterschrift.

27) 20 Dollars, wie vorstehend.

Von der Mississippi & Alabama Rail Road Company gibt es:

28) 5 Dollars — promises to pay »on demand or bearer«. — Brandon, Missi. — März 1837.

29) 10 Dollars — 1. Jan. 1838.

30) 20 » — 1. Oct. 1837.

31) 25 » — 1. May 1838.

32) 50 » — 1. April 1838.

33) 100 » — 1. Jun. 1838.

The Erie & Kalamazoo Rail Road Bank, Michigan, hat in Adrian ausgegeben:

34) 1 Dollar — will pay to the bearer on demand — ? 1853.

35) 1 » — (andere Zeichnung), 1. August — 1853.

36) 2 Dollars — (» »), 1. » — 1853.

37) 5 » — (» »), 1. » — 1853.

38) 10 » — (» »), Jan. 2nd — 1854.

39) Banknote. The River Raisin & Lake Erie Railroad Cie., Monroe. — 1 Dollar. — 1. Juni 1839.

Noth-Papiergeld aus den Conföderationskriegen.

40) Banknote à 3 Dollars. The New Orleans, Jackson & Great Northern Rail Road Company. Will pay three dollar to Bearer. Treas... for. Prest... Receivable in Payment of all dues to the company. Zug nach links. Verschiedene Zeichnungen.

41) 25 Cents, Monroe Ls., 13. Jan. 1862 — the Vicksburg, Shreveport & Texas Rail Road Company; auf der Rückseite von Obligationen gedruckt.

42) 3 Dollars } ebenso, Receivable for all dues.
43) 5 » }

44) 10 Cents — May 1862. The Western & Atlantic R. R. — Atlanta, Ga.

45) 50 Cents — 1. März 1862, will pay the bearer in current Bank Notes whenever the sum of five dollars or upwards in these bills is presented. Receivable in payment of taxes, and all dues to the State and the Railroad.

46) 10 Cents, 1. Jänner 1862, Holly Springs' Miss. — the Mississippi Central Rail Road Company will pay ten Cents to bearer in Current Bank or Confederate States notes when the sum of five dollars is presented.

47) 5 Cents. 19. December 1861. Savannah, the Central Rail Road & Banking Co. of Georgia — wie vorher.

Ein sonderbares Privatgeld stellen die folgenden beiden Noten dar:

48) 50 Cents. On Southern Rail Road — I will pay in Current funds 50 Cents. When presented in sums of five dollars. Newton Station, Miss. Nov. 12. 1862. J. R. Johnsen

49) 1 Dollar, wie vorher.

Moderne Stücke sind:

50) The Macon & Brunswick Rail Road Company. — Macon Ga. Feb. 1st. 1867. — Fare Ticket in currency receivable and Good for One Dollar. Good for fares, freight, & all dues to the company. Sehr schön in Farben (grün, roth, schwarz) ausgeführt.

51) American Express Company, prepaid Newspaper Stamp. The charge on this package of Newspapers is prepaid over the Rail Road and Steamboat Lines occupied by this Company subject to the

following condition.....100 (grosse Ziffer), roth. 15 Cents, Blaudruck quer.

52) und 53) Waren-Banknoten. Grüner und schwarzer Druck, rothe Numerirung. Selma—Marion and Memphis Rail Road Cie. Marion Ala. — March 1th 1871. Pay to the Bearer 25 Cents. bezw. 2 Dollars in Merchandise at their Store.

b) Geprägte Geldzeichen, Lohnmarken und Cantinenmarken, Freifahrt-Abonnements, gewöhnliche Tickets- und Store-Cards.

Eisenbahn-Geldzeichen für den allgemeinen Umlauf kommen in Südamerika, namentlich auf Bolivia, Chile, Costarica, Cuba, Guatemala, Peru, Venezuela vor. Dort scheint das staatliche Kleingeld zu fehlen und durch die Bahnen beschafft zu werden. — Lohn- und Cantinen-, sowie Consumvereinsmarken sind in der Schweiz, in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Russland, Brasilien vorhanden. Freifahrtjetons in zumeist prachtvoller Ausführung — Gold und Email, förmliche Kunstwerke — sind bei den russischen Bahnen wie auch in England und dessen Colonien, Abonnement-Tickets in Australien zu finden.

Freifahrtjetons sind wohl in England aufgekommen, wo man den um das Zustandekommen einer Bahn, deren Bau oder deren Verwaltung besonders verdienten Ingenieuren und anderen Männern solche Goldkleinodien als Ehrenzeichen übergab, deren Besitz zugleich gewisse Prärogative, als lebenslängliche freie Fahrt u. dgl. für die betreffende Linie in sich schloss. Diese Sitte ging aber auch auf die von Engländern angelegten oder gegründeten Bahnen in anderen Ländern (Amerika, Australien etc.) über und scheint so auch nach Russland gelangt zu sein, wo sie völlig durchgriff. Jede russische Bahn hatte und hat derzeit noch solche Jetons, die ihrem Director etc. überreicht, gewöhnlich an der Uhrkette getragen werden und zur freien Fahrt für die Person (auch für die Familie) des Ausgezeichneten berechtigen.

Die Stücke sind theils geprägt, theils geprägt und schwarz emaillirt, theils auch schön farbig emaillirte und getriebene Kleinodien, die sich mitunter als kleine Kunstwerke darstellen und nun, jeden Anklang an Medaillen einbüssend, die verschiedensten Formen (Bleistift, Petschaft etc.) annehmen.

Ausser diesen Werthstücken gibt es noch ähnliche Abzeichen in Kupfer und Eisen als Dienst-Freikarten oder Verdienstjetons für Bedienstete.

Sehr verbreitet sind die Metall-Tickets oder Fahrmarken. Als älteste erscheint die im South-Kensington-Museum in London aufbewahrte Marke der Leicester-Swannington-Bahn und derjenigen von Montreal-Lachine (Canada). Seither ist in der Schweiz (für Dampf- u. a. Tramways), in Deutschland und Schweden vereinzelt, in Amerika durchwegs, das geprägte Fahrbillet für Localverkehr in Verwendung. Als Material ist Hartkautschuk, auch Celluloid neben Kupfer und Nickel verwendet.

An Specialitäten kommen sonst noch vor: Legitimationen für Conducteure, Gepäckträger etc., oder Arbeitermarken, Tauschmarken und Marken für das von dem Locomotivführer abzufassende Materiale

Nordamerika kennt auch noch »Store-cards«, ein Mittelding zwischen Adressanzeige und Bon für Einkäufe oder Tickets.

Oesterreich-Ungarn.

1), 2) und 3) Kupfermarken zum Waarenbezuge aus dem Lebensmittel-Magazine der Kaiserin Elisabeth-Bahn, ausgegeben im Jahre 1875, u. zw.:

20 mm, A.: 10 Kreuzer	R.: Lebensmittel-Magazin der Bediensteten der k. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.
22 » » 50 »	
25 » » 1 Gulden	

4) Kupfermarke, 20 mm. A.: 10 Kreuzer. R.: A Magyar Kir. Államvasutak Alkalmazottai fogyasztási szövetkezete. (Ung. Staatsbahnen, Lebensmittelmagazins-Marke.)

5)	Messingmarke, 19 mm. A.: 10 Kreuzer.	R.: Geflügeltes Rad über Ö. N. W. B. (Oesterr. Nordwestbahn) Lebensmittel-Magazin.
6)	» 20 » » 50 »	
7)	» 28 » » 100 »	

8) Messingmarke, 20 mm. A.: 50. — R.: Oesterreichische Nordwestbahn, R. St. verschlungen (Station Reichenberg).

9) Messingmarke, 19 mm. A.: 1. — R.: (wie vorstehend).

Die folgenden Marken, Nr. 10—15, dienten zum Waarenbezuge, die zwei nächsten, 16 und 17, zum Milchbezuge aus dem Lebensmittel-Magazin der Kaiser Franz Josef-Bahn; die Waarenmarken

Nr. 10, 11, 12 und 13 stammen aus dem Jahre 1876, die Nr. 14 und 15 aus dem Jahre 1883 und die Milchmarken Nr. 16 und 17 aus dem Jahre 1880.

10)	Weissmetallmarke,	20 mm,	A.: 10	R.: Geflügeltes Rad über K. F. J. B. (Kaiser Franz Josef-Bahn), Lebensmittel-Magazin.
11)	Messingmarke	20 »	» 10	
12)	»	26 »	» 50	
13)	»	28 »	» 100	
14)	Kupfermarke	25 »	» 50	
15)	»	28 »	» 100	
16)	Kupfermarke, sechseckig, gelocht,	22/25 »	» ½ Ltr.	
17)	Blechmarke, sechseckig, gelocht,	22/25 »	» 1 Ltr.	

18) Einseitige oblonge Blechmarke, 28/48 mm. Präsenzmarke für Werkstättenarbeiter. St. E. G. (W. S. M. G.) 548 (Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Simmering).

19) Einseitige gelochte Blechmarke, 36 mm, rund. Lit. A. St. E. G. (Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

20) Einseitige sechseckige Blechmarke, 34 mm, St. E. G. Tauschmarke. Lit. B.

21) Messingblech. Lit. F; sonst wie vorher.

Die folgenden sechs Nummern sind Marken für den Gebrauch in der Arbeiter-Restauration Simmering (bei Wien) der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

22) Einseitige Blechmarke, 34 mm, rund. Geflügeltes Rad. St. E. G. 340. Mittagskost.

23) Einseitige, rechteckige Blechmarke mit gestutzten Ecken. 28/40 mm. Geflügeltes Rad. St. E. G. Frühstück.

24) Oblonge Kupfermarke, 20/27 mm. A.: A. R. — R.: Nachtmahl.

25) Dreieckige Kupfermarke mit Bogenecken, 20 mm. A.: A. R. — R.: Frühstück.

26) Halbkreis-Blechmarke, 20 mm Sehne. A.: A. R. — R.: Suppe.

27) Ovale Blechmarke, 20/25 mm. A.: A. R. — R.: Brod.

Die Nummern 28—37 sind Marken zum Gebrauche in der Speiseanstalt, die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Wien für ihre Bediensteten und Arbeiter in der Zeit von 1878—1885 im Prater

errichtet war. Die Bewerthung dieser Marken und ihre Bedeutung ist bei jeder Nummer speciell angegeben.

28) Messingmarke, rund, 27 mm. Nordbahn. 1 Sp.-A. (Grosse Fleischportion 17 kr.)

29) Messingmarke, rund, 21 mm. Nordbahn. $^1/_2$ Sp.-A. (Kleine Fleischportion 9 kr.)

30) Weissblech, rund, 21 mm. Nordbahn. 1 Sp.-A. (Mehlspeise 8 kr.)

31) Kupfermarke, sechsseitig, 23 mm. Nordbahn. $^1/_4$ Sp.-A. (Arbeiter-Mittagessen 13 kr., Suppe, Fleisch, Gemüse und Brod.)

32) Messingmarke, sechsseitig, 23 mm. Nordbahn. Suppe 3 kr.

33) Messingmarke, mit △ Loch. 17 mm. Nordbahn. Sp.-A. (2 kr.)

34) Messingmarke, ausgeschnitten, 25 mm. Nordbahn. 1 Sp.-A. (Gemüse 4 kr.)

35) Kupfermarke, sechsseitig, mit Kerbe 33 mm. Nordbahn. 1 Sp.-A. (Wein 8 kr.)

36) Blechmarke, rund, 17 mm. Nordbahn. Bedienungsmarke (4 kr.).

37) Blechmarke, viereckig, 25 mm (diagonal). Nordbahn. 1 Sp.-A. (Eier 3 kr.)

Die folgenden vierzehn Nummern sind Marken des Consumvereines der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und zwar wurden die vier ersten vor, die weiteren zwei aber nach dem Jahre 1886 und die letzten acht im Jahre 1896 geprägt.

38) Kupfermarke, 17 mm. A. und R.: K. F. & M. Sch. Nordbahn. 1. Geflügeltes Rad.

39) Kupfermarke. 21 mm. A. und R.: K. F. & M. Sch. Nordbahn. 10. Geflügeltes Rad.

40) Kupfermarke, 23 mm. A. und R.: K. F. & M. Sch. Nordbahn 50. Geflügeltes Rad.

41) Kupfermarke, 27 mm. A. und R.: K. F. & M. Sch. Nordbahn. 100. Geflügeltes Rad.

42) Messingmarke, 17 mm. A.: 1. Geflügeltes Rad. K. F. N. B. — R.: 1. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

43) Kupfermarke. 22 mm. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. 10. Geflügeltes Rad.

44) Kupfermarke, achteckig, 37 mm, A.: Lebensmittelmagazin. K. F. Nordbahn, Wien—Floridsdorf. — R.: 2 Kronen.

45) Kupfermarke, achteckig, 31 mm. 1 Krone.

46) Kupfermarke, achteckig, 24 mm. 2 Heller.

47) Kupfermarke, achteckig, 20 mm. 20 Heller.

48), 49), 50) und **51).** Wie vorher aber im Avers: M. Ostrau; in verschiedenen Grössen.

52) Einseitige Blechmarke mit erhabener Nummer, gelocht, 36 mm, Arbeiter-Präsenzmarke der Werkstätte Floridsdorf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die nun folgenden 24 Stücke sind Anweisungsmarken der k. k. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft u. zw.:

53), 54), 55) und **56)** Rosenthal; Messing 26 mm, Kupfer 22 mm. Messing 22 mm, Weissblech 22 mm zu 100, 50, 10, 1 (kr.).

57), 58), 59), 60) und **61)** Pölfing; Messing 26 mm, Kupfer 22 mm. Messing 22 mm. Weissblech (2 Stk.) 22 mm zu 100, 50, 10, 1.

62), 63), 64) und **65)** Steyregg; Messing 26 mm, Kupfer 22 mm. Messing 22 mm, Weissblech 22 mm zu 100, 50, 10, 1.

66), 67), 68) und **69)** Vordersdorf; Messing 26 mm, Kupfer 22 mm, Messing 22 mm, Weissblech 22 mm zu 100, 50, 10, 1.

70), 71), 72) und **73)** Voitsberg; Messing 26 mm, Kupfer 22 mm, Messing 22 mm, Weissblech 22 mm zu 100, 50, 10, 1.

74) und **75)** Köflach; Messing 26 mm, Weissblech 22 mm zu 10 und 1.

76) Köflach: Messing oval 25/35 mm, Biermarke.

77) Messingmarke, 28 mm. A.: Südbahn-Gepäckträger. — Triest. — R.: 9.

78), 79), 80), 81) und **82)** Kupfer- und Messingmarken, 20 mm und 17 mm. Für die Beamten, welche die Staatseisenbahn-Restauration in Prag benützten. A.: 50, resp. 20, 10 und 5. — R.: Locomotive n. l. — Staatseisenbahn-Restaurateur, Max Donebauer — Prag 1878 — Speisemarken.

83) Messingmarke, 22 mm. A.: Eisenbahn-Bauunternehmung. Locomotive n. l. — R.: Josef Baroggi.

84) Messingmarke, 22 mm. A. wie vorher. — R.: Baroggi Kmentt Samek.

85)	Messingmarke, einseitig	22 mm.	100	K. & G. III. Eisenbahnbauunternehmung K (nauer) & G (ross).
86)	Kupfermarke »	22 »	50	
87)	Weissblechmarke »	22 »	20	
88)	» »	20 »	10	
89)	» »	16 »	1	

90) Kupfermarke, einseitig, 40 mm. 1 Gulden. L. M. (Ludwig Müller).

91) Kupfermarke, einseitig, 22 mm. 1 Kreuzer. L. M.

92) Messingklippe, 28 mm (diagonal). A.: Locomotive n. r. — R.: G. Mayer. Zweck unbekannt.

93) Messingmarke, 23 mm. A.: Fass. — R.: Traiterie Locomotivfabrik Wr. Neustadt.

94) Blechmarke, 18 mm. A.: Waggonfabrik — Bubna-Prag. — R.: 5 Kreuzer Brodmarke.

95) Messingmarke, 18 mm, A.: Waggonfabrik Bubna - Prag. — R.: $^1/_2$ Mass Bier.

96) Messingmarke, 18 mm. A.: Waggonfabrik Bubna. G. W. — R.: 10.

97) Weissblechmarke, 33 mm, der Nesselsdorfer Waggonfabrik. A.: 100. R.: 100. Consumverein der Waggonfabrik Nesselsdorf.

98) Messingmarke, 18 mm. A.: Locomotive n. l. Actiengesellschaft M. G. — R.: 1 Kreuzer.

99) Messingmarke, 21 mm. A.: 1. Gut für 1 Kreuzer. — R.: Graz. Schienenwalzwerk. Südbahn.

100) Messingmarke des Lebensmittel-Magazins, der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien, aus der Zeit von 1882 bis 1883. 30 mm. A.: 2 Gulden. — R.: Lebensmittel-Magazin für Bedienstete der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien.

Die folgenden Marken, Nr. 101—104, dienen zum Waarenbezuge, die zwei nächsten, Nr. 105 und 106, zum Milchbezuge aus dem Lebensmittel-Magazine der k. k. österr. Staatsbahnen in Wien und sind seit 1. Jänner 1893 im Gebrauche.

101)	Kupfermarke,	22 mm,	A.: 20 Heller	R.: Lebensmittel-Magazin für Bedienstete der k. k. öst. Staatsbahnen. Wien. Reg. Genossenschaft mit beschränkter Haftung.
102)	»	25 »	» 1 Krone	
103)	»	30 »	» 2 Kronen	
104)	»	35 »	» 4 »	

105)	Blechmarke,	23 mm.	A.: $^1/_2$	R.: Lebensmittel k. k. öst. Staatsbahnen. Wien.
106)	»	28 »	» 1	

107) Spielmarke aus Messing, alt — 20 mm. A.: Locomotive n. l. — Dampfwagen. — Lauer F. — R.: Spielmarke.

108) Spielmarke aus Messing, neu — 20 mm. A.: Locomotive n. r. — R.: Spielmarke.

Die folgenden sieben, von Florian Andri ausgegebenen Stücke sind Triestiner Ursprungs.

109) Kupfermarke, 24 mm. A.: Geflügeltes Rad. Florian Andri. — R.: 10. Giltig für Victualien.

110) und **111)** 2 Kupfermarken, 28 mm und 24 mm. Wie vorher, 50 Kreuzer und 10 Kreuzer.

112) und **113)** 2 Kupfermarken, 21 mm und 20 mm. A.: Florian Andri. — R.: 5 und 3.

114) und **115)** 2 Kupfermarken, 21 mm und 20 mm. 5 Kreuzer und 3 Kreuzer.

116) Einseitige Kupfermarke 19 mm. Gefl. Rad. P. & C.

117) Messing, 20 mm Bahnrestaurationsmarke. A.: Locomotive n. r. Martin Reiser. — R.: $^1/_2$ Liter. Zweige.

118) Kupfermarke, 21 mm. Reiser. A.: Locomotive n. r. — R.: Scheffold. 1 Kreuzer.

119), **120)** und **121)** 3 Messingmarken, 31 mm, 21 mm und 18 mm. A.: Hofer, Westbahnhof 100, 10, 1. — R.: 100, 10, 1.

122) Eisenstück, rund, 17 mm.
123) Eisenstück, rund, 19 mm.
124) Eisenstück, viereckig 15 mm.
} Als Marken für die alte Eisenerzer Bergwerkbahn.

Belgien.

125) Bleijeton, 31 mm. A.: Chemin de fer de Luxembourg. — R.: Ateliers de Bruxelles.

126) Messingmarke, 20 mm. A.: Locomotiv n. r. Konrad & Hildebrand. — R.: 10 Centimes.

Deutschland.

127) Photog. 25 mm. A.: Bb. n. l. Friedrich Wilhelm II., König von Preussen. R.: Locomotive, n. r. »Huber«.

128) Messing-Spielmarke, 20 mm. — Deutschland? Frankreich? A.: Bel. Kopf n. r. Napoleon Empereur. (N. B. der Erste!!) Unten: H. — R.: Locomotive n. r. Unten: Huber.

129) Messing, einseitig, gelocht 35 mm. Gepäcksträgermarke, Berlin, Ostbahn. K. (önigl.) O. (stbahn) Berlin. Gepäckträger Nr. 4 M. 3.

130) Messing, 33 mm. Kreuz in Posen. A.: K. (önigl.) O. (stbahn). Gepäckträgermarke. — R.: Kreuz 4. — Derartige Gepäckträgermarken existiren derzeit auf vielen deutschen Bahnhöfen und dienen als Erkennungszeichen für übergebene Gepäckstücke.

131) Messingmarke, einseitig 50 mm. Hamburger Strassen-Eisenbahn. Pferdekopf im Rad. Unten Hufeisen.

132) und **133**) Weissmetall, 22 mm. 10 Pfennig der Mecklenburger Strassenbahn. A.: Mecklenburgische Strassenbahn-Actiengesellschaft. — Zahl. — R.: Giltig für 10 Pfennig.

134) Messing, 21 mm. Wie vorher.

135), **136**) und **137**) Marken der elektrischen Strassenbahn in Liegnitz. Aluminium, achteckig, 20 mm. A.: Tramway-Wagen und Umschrift »Elektrische Strassenbahn Liegnitz«. — R.: Giltig nur an Werktagen. — Messing, oval, 24/18 mm. A.: wie vorstehend. R.: Schülermarke, giltig nur an Werktagen. — Messing, quadrat. 23 mm; A.: Arbeitermarke, sonst wie vorstehend. — R.: Giltig nur an Werktagen. Morgens 6—8 Uhr, mittags 12—1 Uhr, abends 5—7 Uhr.

138) Messingmarke, achteckig, 20 mm. A.: Tramway-Wagen und Umschrift »Frankfurter Strassenbahn«. — R.: Arbeitermarke.

139) Aluminium, 22 mm. A.: Stadtwappen mit Umschrift »Stendaler Strassenbahn A. G.«. — R.: Giltig für einfache Fahrt.

England.

140) Kupferjeton, versilbert, 28 mm; beiderseits mit Wappen und Umschrift. A. und R.: London Greenwich Railway Company. Zweck unbekannt.

141) Einseitige durchlochte Kupfermarke, 36 mm. Dublin & Drogheda Railway. Zweck unbekannt.

142) Kupferfreipass, 34 mm. Cardiff. A.: Downlais Iron Co.; — R.: Railway/Pass. Pope. Birm(ingham).

143) Kupfermarke, einseitig. 38 mm. Umschrift: Grand Junction Railway. Conductor. 3 Wappen im Kranze.

144) Einseitige Messingmarke, 36 mm. Platform Ticket Cannon St. Station-Nr. 93.

Russland.

Die nachfolgend verzeichneten Stücke sind zumeist Freifahrtjetons und sind mit Ausnahme der letzten Nummer, blos in Abbildungen vorhanden.

145) Gold, 25 mm. Mit Oehr und Ring. Geprägt. Jeton der grossen russischen Eisenbahn (Petersburg – Warschau etc.). A.: 2 gekrönte Buchstaben. H. I, A. II. 1852. 1862. Russische Umschrift. — R.: Russische Umschrift, gravirter Name.

146) Gold, 33 mm. Mit Oehr und Ring. Geprägt. Grosser Jeton derselben Bahn, für besondere Verdienste verliehen. A.: Gekr. A II. 1857. Russische Umschrift. — R.: Wie bei Nr. 145.

147) Gold, 23 mm. Mit Oehr und Ring. Nischni-Nowgorod. A.: A. II. gekrönt. 1853. 1862. Russische Umschrift. R.: — Russische Umschrift.

148) Gold, 23 mm. Mit Oehr und Ring. Nowotorsok. A.: Wappen, russische Umschrift. — R.: Mai 1869, März 1870.

149) Gold und schwarzes Email, 26 mm. Mit Oehr und Ring. Moskau-Jaroslau-Wologda. A.: 3 Wappen. 1862, 1869, 1872. — R.: Altrussische Schrift.

150) Gold, 20 mm. Bogig. Mit Oehr und Ring. Moskau-Kasan. A.: 3 gekrönte Wappen. — R.: Schrift.

151) Gold, 25/30 mm. Herzförmiger Schild mit Krone, Oehr und Ring, färbig emaillirt. Jeton zur Erinnerung an eine militärische Bahn, gebaut vom 26. Mai bis 8. Juni 1872 und sofort zerstört. Zum Geburtstage Peters des Grossen, nur in 8 Exemplaren angefertigt, daher sehr selten. A.: Bild Peters des Grossen n. r. 1672, Wappen. — R.: Schrift.

152) Gold, 25 mm. Gekrönt. Mit Oehr und Ring. Emaillirt. Rybinsk-Bologde. 1868—1870.

153) Gold, 27 mm. Mit Ordenskreuz (für Unterwerfung des Kaukasus). Emaillirt. Rostow-Wladikawkan, 1872—1875.

154) Gold, 27 mm. Sternförmig. Emaillirt. Grjan-Zarizyn-Bahn. 1869—1871.

155) Gold, Schild, 25/27 mm. Emaillirt. Mit Oehr und Ring. Morschansk-Sysran. 1874.

156) Gold, oval, 27/35 mm. Mit Oehr und Ring. Emaillirt. Rjäsan-Ural, 1865—1892. (Elevator).

157) Gold, achteckig, 25/41 mm. Emaillirt. Mit Ring. Moskau-Kursk 1868.

158) Gold. Flügelrad. Mit Oehr und Ring. Emaillirt, 23/33 mm. Warschau-Wien.

159) Gold, Petschaft, sechseckig. Emaillirt, 18 mm. Baltische Bahn. 1868—1870.

160) Gold, 23 mm. Medaille auf Anker mit Oehr und Ring. Emaillirt. Losowo-Sebastapol. 1872, 1874.

161) Gold, getriebenes Kleinod, 28/37 mm Kursk-Kiew. 1866—1868.

162) Gold, ovales Medaillon mit grosser Krone und Bändern. 26/45 mm. Orel-Witebok. 2. März 1867 bis 8. September 1868.

163) Gold. Rhombus. Emaillirt. Mit Oehr und Ring, 27/35 mm. Moskau-Smolensk. 1868—1870.

164) Gold, Petschaft als Andreaskreuz. Emaillirt. Mit Krone und Ring. 27 mm. Smolensk-Brest. 1870—1871.

165) Gold mit schwarz. Email und Ring, 25 mm. Brest-Grajewo. 1873.

166) Gold, Rhombus mit Oehr und Ring, 30/42 mm. 3 Goldschienen: Odessa, Kiew-Brest, Brest-Crajewo, vereinigt als Südwestbahn.

167) Gold. Schienenabschnitt mit Krone. Emaillirt, 12/26 mm, Rjastsk-Wjasna. 1872, 1874.

168) Gold, Bleistift, 60 mm lang. Woronesch-Rostow. 1870, 1871.

169) Gold, 22 mm, rund. Mit Oehr und Ring. Zufuhrbahnen. Kulebaki Bergbahn. 1894.

170) Gold, Petschaft, 21/21 mm. Emaillirt. Jeton für die Berichterstatter des internationalen Eisenbahn-Congresses. St. Petersburg. 1892.

171) Messingmarke, 25 mm. A.: G^{de} So^{te} des chemins de fer Russes. Section de Crimée. -- R.: Tronc entrepreneur. Zwei Lorbeerzweige, 5 Kopeken. — (Auch mit dem Werthe von 10, 20, 25, 50 Kopeken und 1 Rubel.)

172) Kupfermedaille mit angeprägtem Oehr. 28 mm. A.: Landwerowo-Rowny. 2 gekrönte Wappen. — R.: Russische Umschrift: Agent des Zugdienstes, Anspruch auf ein Billet.

Schweden.

173) Gezackter Messingjeton, 34 mm. A.: Locomotive n. l. darunter C. C. S. & Co. — R.: Carl XII. Torg-Stadsgården. 5 Öre.
Die Marke ist ein Fahrbillet für die Dampffähre vom Stadsgarder Bahnhof zum Carl XII.-Platz in Stockholm von der Firma C. C. Sporrong & Cie.

174) Wie vorher. 10 Öre, rund.

175) Messing, einseitig, 25 mm. Loc. n. l. Christinehamn. Sjöändan. Fahrbillet der Wenern Seebahn.

176) Ovale Eisenblechmarke 26/33 mm mit Loch und eingeschlagenem »T«. Eisenbahn Upsala—Stockholm, Marke für eine Sandfuhre.

177) Einseitige Blechmarke. 17 mm. In der Mitte: H. R. R. J.; Umschrift: Helsingborg Råå Ramlösa Jernväg.

178) Messingmarke, rund, gezackt. 19 mm. Eisenbahnhôtel in Rimbo. A.: In der Mitte die Nummer (12); Umschrift: Rimbo Hotell. — R.: In der Mitte ein Wappen; Umschrift: C. C. Sporrong & Cp., Stockholm.

179) Messingmarke. 23 mm. A.: In der Mitte die Nummer 10; Umschrift: Upsala Margretehill Jernvägs Aktie Bolag. — R.: Nummer 10 und darunter C. C. Sporrong & Cp., Stockholm.

180) Einseitige Kupfermarke, achteckig. 24/26 mm. In der Mitte ein Wappen; Umschrift: Köngl. Jernvagsstyrelsen. Sveriges Statsbanor.

181) Messingmarke der Eisenbahn Hernösend—Sotlefteå, eiförmig. 20/26 mm. A.: H. S. B, 200, K. G. — R.: Wappen mit der Umschrift: C. C. Sporrong & Cp., Stockholm.

182) Messingmarke der Eisenbahn Göteborg—Bergslagernäs, eiförmig. 21/31 mm. A.: B. J. Göteborg. — R.: wie vorstehend.

Schweiz.

183) und 184) Messing-Fahrbillets Genf-Carouge Chênes Annematte. A.: Dampftramway-Locomotive und Wagen nach links, darüber zwei Wappen, unten 1876. — R.: Tramways / de Genève 15, resp. 10 (Centimes). Grösse 25 und 20 mm.

185) und 186) Messing-Fahrbillets Genf—Veyrier. A.: Dampftramway-Locomotive nach links, darunter 1887. — R.: Genève—Veyrier, 15, resp. 10 (Centimes). Grösse 25 und 20 mm, Rand gewellt.

187), 188) und 189) Messing-Fahrbillets Genf—Berne. A.: Dampftramway-Locomotive nach links, oben Wappen, unten 1889. — R.: Voie / etroite, 15, resp. 10 (Centimes) im Schild. Grösse 25 und 21 mm.

190) und 191) Messingmarken, 23 mm. Genf—Carouge. A.: Tramwaywaggon n. r. Darüber: Chemin de fer americ N.—Genève. Unten: Carouge. — R.: Kreuz und dreifacher Kreis mit Fächern. Darinnen 1, 2. Die übrigen leer. Im zweiten Exemplare die Fächer von 1 bis inclusive 27 ausgefüllt.

192), 193), 194), 195), 196) und 197) Messingmarken. 31 mm. A.: Genève—Chêne. Tramway. — R.: Zahl in einer Sonne. (3, 4, 5, 6, 7, 8.)

198) Messingmarke, 21 mm. Bern. A.: Locomotive n. r. Bahnhof-Restauration Bern. — R.: Bierkrug zwischen Zweigen.

199), 200) und 201) Messingmarken, 21 mm. Airolo, Gotthard-Bau. A.: C. Talamona, 2 Zweige. — R.: 20, 50, 200.

202) Messingmarke. Quadrat 19 mm. A.: Tramways Lausannois. — R.: 10. In verzierten Kreisen.

203) Messingmarke. Oval 16/22 mm. A.: Tramways Lausannois. — R.: 15. In verzierten Rhomben.

Afrika: Congostaat.

204) Kupfermarke, achteckig mit Oese, 33 mm. Congostaateisenbahn. A.: Gefl. Rad mit Stern. Etat indépendant du Congo. Cie. du chemin de fer. — R.: Zahl 7055 in Einfassung.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

205) Bleimarke, 27 mm. A.: Third Avenue Rail Road. Tramwaywagen nach rechts. — R.: Harlem. (Store card.)

206) Achteckige Metallmarke, 18 mm, diagonal. (Store card.) A.: Wagen. B. & S. N. Y. [B(ale) & S(mith) N(ew) Y(ork).] — R.: The N. York & Harlem Railroad Company.

207) Nickelmarke, 22 mm. A.: Good for One fare. Wagen nach rechts. — R.: Rochester City & Brighton R. R. Co.

208) Ovale Messingmarke, gelocht. 18/23 mm, (Store card.) A.: Trains Patent. Wagen und Thor. — R.: Survey Side (Street Rail Co.) Limited.

209) Messingmarke mit grossem Loch, 20 mm. A.: und R.: Beargrass R. W.

210) Kupfermarke, 17 mm. Oakland 1871. A.: Tramway n. l. One fare. 1871. R.: Oakland Brooklyn & Fruitvale R. R. Company.

211) Kupfermarke mit grossem Loch, einseitig. 24 mm. Ferry Token.

212) Schwarzgummimarke, 23 mm. Hestonville Bahn. A.: Detroit City Railway. Geo Hendrie Lessee. — R.: Good for one fare.

213) Schwarzgummimarke, 23 mm. A.: Tramwaywagen von 8 Sternen umgeben. — R.: Dreieck mit A. R. — Hestonville, Mantua & Fairmount P. R. R. Co.

Argentinien.

214) Messingmarke (weisslich). 22 mm. A.: Wappen zwischen Zweigen. Republica Argentina Buenos Ayres. — R.: Tramway 11de Setiembre. Mendez Hermanos.

215) Rothgummimarke, 31 mm. A.: Tramways de Buenos Ayres 3. — R.: Nummer.

216) und 217) Rothgummimarke, 31 mm. A.: Tramways Nacional de Buenos Ayres. Segunda. — R.: Nummer oder leer.

218) Nickelmarke, 22 mm. A.: Tramway Central Buenos Ayres. Wagen nach links. — R.: Comodidad Celeridad Economia. F. & J. Lacroze. 25 de mayo al 11 de Setiembre.

219) Schwarze Kautschukmarke, 24 mm. A.: 2. Tramways d. B. A. — R.: Nummer.

Bolivia (Cochabamba).

220) Rothe Hartkautschukmarke, 22 mm. A.: Cochabamba y Santa Crux. 5 Ctos. — R.: Torres y Hermano $^1/_2$ R.

221) Rothe Hartkautschukmarke, 25 mm, 10 Centavos = 1 R.; sonst wie vorstehend.

Brasilien.

222) Messingmarke, achteckig. A.: E de ferro do Parana. — R.: Fornecimentos 10.000.

223) Messingmarke, sechseckig. A.: E de ferro do Parana. — R.: Fornecimentos 1000.

224) Messingmarke, viereckig. A.: E de ferro do Parana. — R.: Fornecimentos 50.

Canada.

225) Kupfermarke mit Mittelloch, 35 mm. A.: Locomotive nach links. Montreal & Lachine Railroad Company. — R.: Biber nach links. Third Class.

Chile.

226) Rothe Hartkautschukmarke, 25 mm. A.: Ferro Carril Urbano de Santiago. — R.: Primera Clase.

227) Schwarze Hartkautschukmarke, 25 mm. Santiago (Chile). A.: Ferro Carril Urbano de Santiago. — R.: Segunda Clase.

228) Rothe Hartkautschukmarke, 21 mm. Iquique (Chile) (Ferro carril Urbano). A.: F. U. Iquique. — R.: 10.

229) Rothe Hartkautschukmarke, 23 mm. A.: F(erro carril) U(rbano) Primera Valparaiso. — R.: A. 28.257.

230) Rothe Hartkautschukmarke, einseitig, 23 mm. F(erro carril) U(rbano) Primera Valparaiso.

231) Schwarze Hartkautschukmarke, einseitig, 23 mm. F(erro carril) U(rbano). Secunda Valparaiso.

232) Grüngummimarke, 20 mm. A.: Ferro Carril. Urbano de Concepcion. — R.: Primera Clase. 5 Centavos.

Costarica.

233) Nickelmarke, 18 mm. A.: Costarica Railway. C. R. — R.: 5 Centavos.

234) Nickelmarke, 20 mm. A.: Costarica Railway. C. R. — R.: 10 Centavos.

235) Nickelmarke, 22 mm, sonst wie vorstehend, jedoch 50 Centavos.

Cuba.

236) Kupfermarke, Piedfort, 19 mm. A.: Locomotive n. r. Compañia del ferro — carril de la Bahia. — R.: Dampfschiff. Habana. 1881.

237) Nickelmarke, 19 mm. Aehnlich wie die vorhergehende, nur gerändert. (½ Real?)

Ecuador.

238) Roth-Celluloid-Marke (durchscheinend), 22 mm. A.: Wappen. — R.: E. de C. U. de Guayaquil 5.

Guatemala.

239) Nickelmarke, 21 mm. A.: 6. Pasage Seis Centavos. — R.: Tranvia del Este.

Mexico (Yucatan).

240), **241)** und **242)** Kupfer-, Bronze-, Zinkmarke, 17 mm, A.: — Tramvias de Merida. — R.: Pasaje.

Paraguay.

243) Schwarzgummimarke, 22 mm. A.: Tramway de la Asuncion. Un Pasage. — R.: Tramwaywagen in acht Sternen.

Peru.

244) Braune Hartkautschukmarke, 28 mm. A.: Empresa de Tramways Lima 1877. — R.: 10 Centavos.

245) Kupfermarke, 23 mm. A.: Empresa de Tramways de Lima 1884. Wagen. — R.: La Empresa da y Recibe esta ficha por 50 Centavos de sol Billete.

246) Kupfermarke, 18 mm. A.: Empresa de Tramways de Lima 1884. Wagen. — R.: La Empresa da y Recibe esta ficha por 25 Centavos de sol Billete.

247) Schwarze Hartkautschukmarke, 25 mm. Paso del Molino y Cerro (Peru?). A.: Tramwaywagen. Tramvia al Paso del Molino y Cerro. — R.: Nummer.

248) Messingmarke, 22 mm. A.: Ocharany Ca. Palmarejo. — R.: Medio Pasaje de Ferro Carril ($^1/_2$ Fahrt).

Venezuela.

249) Messingmarke, 25 mm. Carabobo-Yagual (Venezuela). A.: Locomotive n. r. Carabobo Yagual. — R.: B. Antich. 1 Real 1881.

250) und **251)** Messingmarke, 19 mm, 27 mm; sonst wie vorstehend, jedoch nur $^1/_2$ Real und $^1/_8$ Real.

Australien.

In Australien ist die Benützung geprägter Jetons aus Gold, Silber, Kupfer und Messing als Eisenbahn-Freikarten und als verkäufliche Abonnementskarten, sowie als Dienstfahrtabzeichen vollständig durchgeführt und sind Tausende solcher Jetons im Gebrauche seit vielen Jahren (circa seit 1880). — Für die Abonnementskarten sind (ausser dem Fahrgeld) Beträge deponirt (Gold 30 Shilling, Silber 5 Shilling), die bei Nichtabgabe nach Ablauf confiscirt werden. Die Stationen, für welche die Karten gelten, sind durch Nummern oder Buchstaben bezeichnet, Name des Besitzers und Datum der Giltigkeit ist ersichtlich gemacht. — Die nachfolgend verzeichneten Stücke sind lediglich in Abbildungen vorhanden, mit Ausnahme von Nr. 272 »Queensland« I. Cl.

Neu-Südwales.

252) Gold oder Silber, oval, 23/27 mm. Erste Classe. Abonnement-Ticket. New South Wales Railway. A.: Wappen, darüber N. S. W. R. Freier Raum für Gravure. — R.: First Class — 1895. Freier Raum für Gravure.

253) Kupfer, rechteckig, 21/27 mm. Zweite Classe. Freier Raum für Gravure. A.: Wappen, darüber N. S. W. R. Freier Raum für Gravure. — R.: Second Class — 1895. Freier Raum.

254) Gold oder Silber, achtbogig, gelocht, 27 mm. Erste Classe, Suburban-Linie. A.: 1—1 (erste Classe). Oben N. S. W., unten Govt. R. Y. S. (Gouvernement Railway's). Innen durchbrochene Ziffer (z. B. 8 bedeutet achte Station von Sydney, Suburban-Linie). — R.: Gravirt. Name und Datum.

255) Gold oder Silber, 27 mm. Wie vorstehend. — Illaworra-Linie. A.: Statt durchbrochener Ziffer: Buchstabe (beispielsweise F., d. h. sechste Station von Sydney).

Die folgenden 8 Marken (Nr. 256—263) bestehen aus Gold oder Silber, sind oval, mit Oehr, 23/33 mm. Erste Classe. Abonnement auf verschiedene Linien mit 25. October 1895. Auf der Rückseite ist der Name des Besitzers, Nummer des Tickets und Verfallsdatum gravirt.

256) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — South. Durchbrochenes S.

257) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — and Newcastle North. Durchbrochenes N. N.

258) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — and South & West. Durchbrochenes S. W.

259) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — and North & South. Durchbrochenes N. S.

260) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — West. Durchbrochenes W.

261) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — North. Durchbrochenes N.

262) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — and North & West. Durchbrochenes N. W.

263) N. S. W. Rs. 1 St. — 1 St. — All Lines. Durchbrochenes A. L.

264) Gold mit Oese, 27 mm. Blauer Emailrand. Freifahrtjeton für die Eisenbahn-Commissäre von N. S. W. — A.: New South Wales Railways. Free Pass. — Wappen. — R.: Name. Für die Eisenbahn-

Commissäre der anderen Colonien, für den Chef-Ingenieur u. a. m. besteht dasselbe Jeton, doch ohne Emailrand.

265) Gold, Krone mit Oese, 26 mm. Freifahrtjeton für die Departement-Chefs. A.: Railway Pass. G. R. N. S. W. verschlungen. — R.: Name und Rang.

266) Gold mit Oese, 26 mm. Freifahrtjeton für den obersten Richter. A.: The hon. Mr. Justice Stephen. Wappen. — R.: New South Wales. Govt. Railways. Wappen.

267) Gold mit Oese, 26 mm. Freifahrtjeton auf Lebenszeit. A.: Grosses Wappen. — R.: Verschlungene N. S. W. G. R. Name gravirt. Solche lebenslängliche Freifahrtjetons erhalten laut Gesetz vom Jahre 1888: der Premierminister nach 2 Jahren Dienstzeit, die Mitglieder des Staatsrathes (Executive Council) nach 4 Jahren, der Oberrichter nach 3 Jahren, der Vice-Gouverneur (Lieutenant-Governor) nach 1 Jahr, Sprecher und Präsident der Legislative nach 1 Jahr.

268) Gold, 25 mm. Freifahrtjeton für Parlamentsmitglieder (vor 1894). A.: New South Wales Railways Pass. Wappen. — R.: Member for....... Name.

269) Gold, 25 mm. A.: Wie vorstehend. — R.: Member of Legislative Council: Name.

270) Gold mit Krone und Oese, 27 mm. Parlamentsmitglieder nach 1894. A.: N. S. Wales Govt. Railways-Wappen. — R.: Member for......

271) Gold, 27 mm. A.: Wie vorstehend. — R.: Member of Legislative Council.....

Queensland.

272) Messing, 26 mm (erste Classe). — Grosser Buchstabe (A = erste Station von Brisbane. B = zweite Station etc.) gelocht und mit Name, Nummer und Verfallsdatum gravirt. Abonnement für Quartale.

273) Gold oval und mit Oese, 17/25 mm. Parlament-Freifahrtjeton. A.: Member of Parliament. Railway Pass. Innen: Q. R. verschlungen. — R.: Member for.....

West-Australien.

274) Gold mit Krone und Oese, 23 mm. Parlaments-Freifahrtjeton. A. :Grosses Wappen, Governement Railways of Western Australia. — R.: Legislative Assembly (oder: Legislative Council).

Tasmania.

275) Gold, 20/23 mm. Grosses T. R. verschlungen und ausgeschnitten. Parlaments - Freifahrtjeton. A.: Member of Parliament Pass. — R.: Name.

Süd-Australien.

276) Gold, 23 mm. Parlaments-Freifahrtjeton. A.: Member of Parliament. Ry Pass. — R. S. A. verschlungen. — R.: Name.

277) Gold, 27 mm. Maltheserkreuz. Eisenbahn-Commissär A. S.— A: A. S. Neill Esqu. Railway-Commissioner.

278) Gold, oval, 22/30 mm. Für Beamte. A.: General Traffic Manager. A. S. R. verschlungen.

Victoria.

279) Gold, gelocht, 27 mm. Abonnement I. Cl. Suburban Linie A.: Victorian Railways. Krone. Gravirt. Name und Datum. — R.: Ascot Vale. Gravirt. Nummer.

280) Gold. Vierbogiges Kreuz mit Oese, 22 mm. Freifahrtjeton für Executive Councellors. V. R., dazwischen Wappen und Colonie. — R.: Victorian Railways free Pass. — Name.

281) Gold mit Oese, 23 mm. Freifahrtjetons für Parlamentsmitglieder. A.: Member of Parliament. Free Pass. V. R. verschlungen. R.: Name of Member. V. R. verschlungen.

282) Gold, Kleeblatt mit Oese, 23 mm. Freifahrtjeton für Exparlamentsmitglieder. A.: Free Pass Ex member of Parliament. V. R. verschlungen. — R.: 1886. Zweiter Name. V. R. verschlungen.

283) Gold, achteckig, mit Oese, 23 mm. Freifahrtjeton für Railway Commissioner. A.: Victorian Railways free Pass. Krone. — R.: South Aust. (oder Victoria, New South Wales, Queensland, Tasmania) Rly's Commission. Chairman (od. Member).

284) Gold mit Oese, 23 mm. Freifahrtjeton für Eisenbahnbeamte. A.: V. R. in einem Stern (durchbrochen) aus acht Blättern. — R.: Victorian Railways all Stations.

285) Gold, dreieckig mit Oese, 24 mm. Freifahrtjeton für hohe Beamte. A.: V. R. verschlungen. R.: All Lines. Victorian Railways.

286) Rhomben aus Gold, 24/30 mm. Loch. Abonnement für Melbourne und Geelong. A.: Victorian Railways. Geelong Melbourne. Expiring: Datum. — R.: Name.

II. Medaillen und Gedenkmünzen für Eisenbahnen.

All' die vielen Bahnen, welche den Erdball umspannen, haben trotz der nun schon 75 Jahre währenden Episode ihres Werdens nur verhältnismässig wenige — etwa 300 — Medaillen und Gedenkmünzen aufzuweisen, und selbst diese sind, mit nur spärlichen Ausnahmen, ärmlich und unkünstlerisch. Auch sind dieselben zumeist in so geringer Auflage geprägt worden, dass es schwer fällt, eine gewisse Vollständigkeit der Sammlung zu erreichen.

Bemerkenswerth ist ferner der Umstand, dass nur die wenigsten Medaillen zu Ehren der eigentlichen Schöpfer der Bahnen, d. h. der Ingenieure selbst geschlagen wurden. Man gedachte höchstens der Ereignisse, jedoch nicht auch der Männer, von denen sie bewirkt waren.

Oesterreich-Ungarn.

Obwohl schon im Jahre 1827 in Oesterreich die erste Eisenbahn Budweis-Trojern (Strecke der Budweis—Linzer Bahn) eröffnet wurde, ist doch erst im Jahre 1837 gelegentlich der Eröffnung der ersten Nordbahnstrecke Floridsdorf—Wagram, 17. November 1837, die erste österreichische Eisenbahn-Medaille geprägt worden.

Dieser folgte (in zwei Varietäten) die Medaille für die Eröffnung nach Brünn (7. Juli 1839).

Die nächste galt der Eröffnung Wien—Baden, 20. Juni 1841, der damals noch Wien-Raaber Bahn genannten Anfangsstrecke der heutigen Südbahn.

Aus derselben Zeit stammt die Medaille über die Vollendung der Lagunenbrücke bei Venedig (damals österreichische Provinz).

Vom Staatsbahnsystem geben zuerst die Medaillen über die Eröffnung der Linie Mürzzuschlag—Graz der südlichen und Olmütz—Prag der nördlichen Staatsbahn (1844—1845) Zeugnis. Diesen folgten 1850 die Medaille zur Grundsteinlegung des Triester Bahnhofs, dann zur Eröffnung der Linie Prag—Dresden und 1859 zur Eröffnung der Semmeringbahn.

Die Vollendung der Südbahn ist in den zwei Varianten des Doppel-Vereinsthalers 1857 festgehalten. Für den Erbauer der Semmeringbahn Carl Ritter v. Ghega sind zwei Medaillen geprägt, deren erstere zugleich eine Erinnerung an das Denkmal des Genannten und den Eisenbahncongress in Wien 1869 bedeutet. In neuerer Zeit hat der Staat die Medaille zur Erinnerung an den Durchstich des Arlbergs prägen lassen.

Ungarn bietet einige Dienstabzeichen sowie zwei Gusseisenstücke grössten Calibers für die Domänen der Oesterreichisch-ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

1) 42 mm Silber, geprägt anlässlich der Eröffnung der Nordbahnstrecke Floridsdorf—Wagram im Jahre 1837 (s. Hauptkatalog Nr. 166).

2) 42 mm Kupfer; sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 167).

3) 28 mm Blech (hohl), geprägt anlässlich der Eröffnung der Nordbahnstrecke Wien—Brünn im Jahre 1839 (s. Haupt-Katalog Nr. 178).

4) 30 mm Blech; Radnitzky, sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 179).

5) 45 mm Silber, geprägt anlässlich der Eröffnung der Wien-Raaber Bahn im Jahre 1841 (s. Haupt-Katalog Nr. 224).

6) 45 mm Kupfer; sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 225).

7) 52 mm Kupfer, geprägt anlässlich der Grundsteinlegung zum Baue der Brücke über die Lagunen zwischen Mestre und Venedig im Jahre 1841 (s. Haupt-Katalog Nr. 468).

8) 53 mm Silber, geprägt anlässlich der Eröffnung der k. k. südlichen Staatsbahn nach Graz im Jahre 1844 (s. Haupt-Katalog Nr. 337).

9) 53 mm Kupfer; sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 338).

10) 45 mm Silber, geprägt anlässlich der Eröffnung der k. k. nördlichen Staatsbahn bis Prag im Jahre 1845 (s. Haupt-Katalog Nr. 293).

11) 45 mm Kupfer; sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 294).

12) 59 mm Silber, geprägt zur Erinnerung an die Grundsteinlegung zum Triester Bahnhofe im Jahre 1850 (s. Haupt-Katalog Nr. 450).

13) 59 mm Kupfer; sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 451).

14) 49 mm Kupfer, geprägt anlässlich der Eröffnung der Linie Prag—Bodenbach—sächs. Grenze der k. k. nördlichen Staatsbahn im Jahre 1851 (s. Haupt-Katalog Nr. 296).

15) 40 mm Kupfer, geprägt anlässlich der Vollendung der Semmeringbahn im Jahre 1854 (s. Haupt-Katalog Nr. 417).

16) 40 mm Silber; nur einseitig, sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 418).

17) und **18)** 42 mm Silber (doppelter Vereinsthaler), geprägt (in zwei Varietäten) zur Erinnerung an die Vollendung der k. k. südlichen Staatsbahn im Jahre 1857 (s. Haupt-Katalog Nr. 455).

19) 48 mm Silber, geprägt zur Erinnerung an die Vereinigung der lombardisch-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahn im Jahre 1857 (s. Haupt-Katalog Nr. 470).

20) 51 mm. Kupfer. Seidan 1869. A.: Carl v. Ghega. Kopf n. r. Erbauer der Semmeringbahn. Seidan. -- R.: Monument. Durch die Eisenbahnen verschwinden die Distanzen, die materiellen Interessen werden gefördert, die Cultur wird gehoben und verbreitet. Ghega 1851. — Zur Erinnerung an den deutschen Eisenbahncongress in Wien am 22. Juli 1869. Flügelrad.

21) 165 mm Zink. Grosse Plaque mit dem Kopfe Ghega's n. r. Carl Ritter v. Ghega. Dieses Stück gilt als Unicum; seine Herkunft und Anfertigungszeit ist nicht bekannt.

22) und **23)** 20·5 mm Gold, geprägt anlässlich der Vollendung der Strecke Tarnopol—Maxymówka—(Podwołoczyska) Carl Ludwig Bahn im Jahre 1871, zu Ehren des Bau-Unternehmers S. Richtman (s. Haupt-Katalog Nr. 713).

24) Ebensolche Medaille in Silber; sonst wie vorher (s. Haupt-Katalog Nr. 714).

25) 30 mm, Weissmetall, mit Oehr, geprägt anlässlich der in der Wiener Locomotivfabrik zu Floridsdorf vollendeten hundertsten Loco-

motive. Dieselbe wurde an die Mähr. Grenzbahn geliefert. A.: Locomotive n. v. — R.: Zur Erinnerung an die 100. Locomotive. 1873.

26) 71 mm Kupfer, geprägt zur Erinnerung an den Durchschlag des Arlberg-Tunnels im Jahre 1883 (s. Haupt-Katalog Nr. 1086).

27) 35 mm Zinn mit Oehr 1884. Festschiessen zur Eröffnung der Arlbergbahn. A.: Zug und Tunnel. Festschiessen zur Eröffnung der Arlbergbahn. — R.: Dampfschiff. Bregenz 1884 österr. Bodensee-Dampfschiffahrt am Kaiser Franz Josef Landeshauptschiessstand.

28) 25 mm. Messing mit Oehr. Steinböck. Gaisbergbahn. A.: Gaisbergansicht. — R.: Andenken an die (will sagen überhaupt eine) Fahrt mit der Zahnradbahn auf die Gaisbergspitze. Diese Münze in Salzburg. Steinböck.

29) und 30) 27 mm. Kupfer. Auf österreichische Eisenbahnen im Allgemeinen. A.: Oesterreichischer Doppeladler. Unter meinen Schwingen muss jedes Werk gelingen. — R.: Train auf der Brücke. Nichts Schnelleres auf Erden schaft (sic!) so mächtig wie Dampfeskraft. (Mit und ohne Oehr.)

31) 26 mm. Silber. Silberne Hochzeit des Hofrathes R. v. Grünebaum, General-Inspection der Eisenbahnen 1896. A.: Wappen mit Spruch: Für Pflicht und Ehre. — R.: Hofrath Gustav R. v. Grünebaum, Charlotte von Grünebaum, geb. Forchheimer, zur Feier der silbernen Hochzeit. 5. März 1896. Gewidmet von E. F. (Ernst Forchheimer).

32) 28/38 mm. Silber. Oblonge einseitige Plaque. F. Pawlik. 1896. Portrait des Eisenbahn-Ingenieurs A. R. v. Loehr. Kopf n. r. 1896. F. Pawlick fec. Ang. R. v. Loehr. Aetat. 49. Schildchen mit Locomotive etc.

33) 30 mm. Silber. 25jähriges Jubiläum der Eröffnung der Vorarlbergbahn (Drentwett). A.: Gekröntes Flügelrad in achtbögiger Einfassung. — R.: Gedenkfeier der Eröffnung der k. k. priv. Vorarlberg-Bahn 1872—1897. zwei Zweige.

34) 24 mm. Silber. Pawlik. Goldene Hochzeit des Central-Inspectors der Nordbahn v. Stockert. A.: Doppelkopf nach F. X. Pawlik. — R.: Stern — Franz und Leopoldine (von Stockert) (goldenes Hochzeitsfest) 22. Februar (1848—1898) Zweig.

35) 28 mm Kupfer, geprägt anlässlich der Vollendung der sogen. Mergelbahn (Industriebahn bei Petersburg in Böhmen im Jahre 1897 A.: Locomotive n. l. Mergelbahn. Petersburg. Rud. Fisch. — R.: Zwei Zweige, leeres Feld.

Ungarn.

Die fünf ersten der hier verzeichneten Medaillen dienten als Dienstesabzeichen für Eisenbahncontrolbeamte.

36) 44 mm. Silber (24 g). Mit Oehr, einseitig. Seidan. Theissbahn. Ungarisches Wappen auf Flügelrad. M. K. Tisza Vidéki Vasut Társaság-Seidan.

37) 40 mm. Silber (24 g). Mit Oehr, einseitig. Seidan. Oesterreichisch-ungarische Staatsbahn. Wie vorher, nur M. K. Allam Vasuti Társaság.

38) 46 mm. Silber. (23 g). Mit Oehr, einseitig. Ungarische Nordbahn. Wie vorher, nur Magyar Királyi Ejszaki Vasut.

39) 46 mm. Kupfer. Ohne Oehr, einseitig. Ungarische Westbahn. Wie vorher, nur Magyar Nijugoti Vasut Társaság.

40) 40 mm. Silber (24 g). Mit Oehr, einseitig. A. Scharff. Alföldbahn. Ungarisches Wappen auf Flügelrad, M. Kir. Szab. Alföld. Fiumei Vasut Nagyvarad. Eszeki Vonala. — Hinten: A. Scharff.

41) 76 mm. Eisenguss. A.: Erhabenes ungarisches Wappenschild. Anina 1885 Szept. 18. — R.: Wappen mit Bergzeichen: Abany Kongres zos Kirandulasa emlekere. (Gedenkmedaille für das Werk Anina der österr.-ung. Staats-Eisenbahn. 1885.)

42) 76 mm. Eisenguss. A.: Erhabenes ungarisches Wappenschild. — R.: Flügelrad. A. V. T. Anina 1885, Nov. 10.

43) 29 mm. Silber. Eröffnung der Szegszárd - Báttaszéker Bahn. August. 1897. A.: Flügelrad, darunter: 1897. Augustus. J. Christlbauer & Sohn, Wien. Umschrift: A. Szegszárde Báttaszéki H. E. Vasut Megnyitása. — R.: Lorbeerkranz, innen: Emléköl-Ajanlotta-Horský János-Mérnök és—Epitési fövallalkozó.

44) 40 mm. Silber. Eröffnung der Lonjathal-Bahn 1897. A.: Locomotive n. r. darunter: Megkezdett a Millenium évében 1896-ben. Umschrift: Emléköl a Lonjavölgy Vasut Megnijitására. Epitette Horsky János. Befejezödött 1897-ben. — R.: Brücke, darüber: Započeta Milenijske Godine 1896. darunter: Hovski Most, Suršene Godina 1895. Umschrift. Uspomena na otosvenje Lonjskodolinske zeljaznice. Gredjene ed Ivana Horský. a.

Belgien.

Belgien weist eine grosse Zahl von Eisenbahnmedaillen auf, sowohl die erste Eröffnung als auch die Eisenbahngesetzgebung und die Jubiläen sind illustrirt. Auch seine berühmten Männer hat Belgien nicht vergessen, Pierre Simons und Charles Rogier, der Ingenieur und der administrative Gründer des belgischen Eisenbahnwesens, sind wiederholt dargestellt. Eine Specialität bildet die Eröffnung der Bahn Verviers-Aachen; an welche nicht weniger als 9 Medaillen erinnern.

In künstlerischer Beziehung ragen unter den Medaillen der ersten Zeit jene von Hart hervor, sowohl was ihre Conception als auch was die Ausführung anbelangt. Dann tritt das Verflachen nach jeder Richtung hin ein. Die Medaille von Geefs wirkt durch Unwahrheit der Zeichnung der Locomotive geradezu komisch.

Als Curiosa sind zu erwähnen: die anlässlich der Eröffnung der Linie Brüssel—Mecheln im Jahre 1835 geprägte Medaille, u. zw. wegen der alten Form der darauf ersichtlichen Fahrbetriebsmittel; ferner das zur Erinnerung an die Eröffnung der Bahn nach Antwerpen im Jahre 1836 geprägte Stück, welches eines der ältesten ist; sodann die verschiedenen auf die Eröffnung »Vervier-Aachen« im Jahre 1843 gemünzten Stücke, auf denen die Bahn einmal »Verviers Aachen«, dann wieder »International Belge Rhenan« genannt ist, und eines sogar den ersten Jahrestag der am 15. October 1843 stattgefundenen Eröffnung am 13. October 1844 feiert.

45) 68 mm. Silber (90 g). Braemt. »Colonne inaugurale des chemins de fer.« 1835. A.: Brustbild n. l. in Uniform. Leopold Premier Roi des Belges. Braemt fecit. — R.: Schrift in 10 Zeilen. Le 5 Mai 1835 — la 4me année du Règne de — Leopold I. Roi des Belges, — le chevalier de Theux de Meylandt — Ministre de l'intérieur — a posé la première pierre de la colonne inaugurale — des chemins de fer — décretés par la loi du 1er Mai 1834. — P. Simons G. de Ridder — Ingénieurs.

46) 49 mm. Kupfer. Braemt. »Système de chemin de fer«. 1835. A.: Brustbild n. l. in Uniform. Leopold Premier Roi des Belges. Braemt f. — R.: Sitzende Figur vor einer Locomotive n. l. Darunter: Système de chemin de fer — Loi du 1 Mai 1834 — Inauguration 5 Mai 1835. Seitwärts: Braemt f.

47) 42 mm. Kupfer. Borrel. Brüssel—Mecheln 1835. A.: Brustbild n. r. in Uniform. Leopold I. Roi des Belges. Borrel. — R.: Locomotive und Waggon n. r. Darunter: Ouverture du chemin de fer — de Bruxelles à Malines. 5 Mai 1835.

48) 42 mm. Photogr. Borrel. Brüssel-Mecheln. A.: Doppelbild von König und Königin. Leopold I., Louise d'Orléans. Borrel. fec. — R.: Locomotive und Waggon n. r. Darunter: Ouverture du chemin de fer — Bruxelles à Malines — 5 Mai 1835.

49) 51 mm. Kupfer. Hart. Eisenbahn nach Antwerpen. 1836. A.: Bekränzter Karren mit Füllhorn n. r. Geflügeltes Rad, unten Wappenschild. Hart fecit. Route du Progrès. — R.: Inauguration du chemin du fer. Régence d'Anvers. L'agriculture, l'industrie et le commerce vivifiés. III Mai 1836.

50) 51 mm. Silber (43 g). Braemt. Eröffnung n. Gent. 1837. A.: Kopf n. l. Leopoldus primus belgarum Rex. Braemt f. — R.: Engel mit Fahne über einer Stadt. Zug n. l. Sumptibus civium. Gand. 28. Sept. 1837. Braemt f.

51) 26 mm. Blei. Gent nach Courtray. 1839. A.: Locomotive n. r. — R.: Inauguration du chemin de fer de Gand à Courtray. 22. Septbr. 1839.

52) 48 mm. Gelbkupfer. Braemt. »Embrachement du canal de Charleroy« 1839. A.: Kopf n. l. Leopold Premier Roi des Belges. Braemt f. — R.: Canaux et chemins de fer. — Embranchements du canal de Charleroy. — Embleme unter Krone, darunter: Inaugurés par le Roi. 5 Août 1839.

53) 57 mm. Kupfer. Nordstation 1841. A.: Brustbild in Uniform n. r. Leopold I Roi des Belges. — R.: Chemin de fer. Station du Nord à Bruxelles. Sieben Zeilen: Première Pierre — posée le 27 7bre 1841 Leopold I. — Roi des Belges — L. A. J. Desmaisières — Ministre — des travaux publics.

54) 33 mm. Kupfer. Einseitig. Präsenzmarke der Feuerwache. 1841. Mecheln. Feuerspritze. Arsenal du chemin de fer à Malines.

55) 51 mm. Kupfer. Delbarre und Veyrat. Medaille auf den Tod Pierre Simons. 1843. A.: Brustbild n. l. Pierre Simons. Eug. Delbarre del Veyrat f. — R.: 15 Zeilen: Né à Bruxelles le 20 Janvier 1797. Mort le 14 Mai 1843 à Bord du Navire de l'Etat la Louise Marie en destination de l'Amérique centrale. Ingénieur illustre, il traça les premiers plans du chemin de fer belge décrété par la loi du 1 Mai 1834.

56) und 57) 27 mm. Kupfer und Gelbkupfer. Hart. Verviers—Aachen, 1843. A.: Locomotive n. r. Inauguration du chemin de fer de Verviers à Aix-la-chapelle. 15 Octobre 1843. Darunter: Hart f. — R.: Zwei Wappenschilde im Kranze, darüber zwei verschlungene Hände. Fünfstrahliger Stern.

58), 59) und 60) 27 mm. Gelbkupfer, Kupfer, auch Silber (8 g). A.: Wie vorstehend, nur Hart fecit r. u. l. seitwärts. — R.: Wie vorstehend, nur Schrift: L'Union fait la force und fünfblättrige Rosette.

61) und 62) 27 mm. Gelbkupfer. (Variationen der vorigen Medaille.)

63) 27 mm. Gelbkupfer. Hart. Eröffnung der Eisenbahn International Belge—Rhenan (Verviers—Aachen, 15 Octobre 1843). A.: Locomotive n. r. Inauguration du chemin de fer international Belge—Rhenan. 15 Octobre 1843. Hart fecit, getheilt r. u. l. — R.: Zwei Wappenschilde im Kranze, darüber verschlungene Hände. L'union fait la force. Kreis mit Punkten.

64), 65), 66), und 67) 27 mm. Gelbkupfer und Weissmetall. (Weitere Variationen der vorigen Medaille.)

68) 74 mm. Kupfer. Hart. Eröffnung Verviers—Aachen. 1843. A.: Brustbild in Uniform en face. Leopold I. Roi des Belges. Hart fecit. — R.: Drei Figuren über zwei Flussgöttern, Landschaften und Embleme. La Guerre les a divisées, La paix les réunira. Darunter: Inauguration du chemin de fer de Verviers à Aix-lachapelle XV Oct. 1843. Dechamps, Ministre des travaux publics. Hart inv. et fec.

69) 40 mm. Probe (Gypsabguss) für die Eisenbahn Verviers—Aachen. Jehotte. A.: Belorbeertes Brustbild n. l. Leopold I. Roi des Belges. — R.: L'escaut au Rhin. Train n. r.

70) 74 mm. Kupfer. Hart. (Erster Jahrestag der Eröffnung der Bahn Köln—Antwerpen. 1844. Unrichtiges Datum 13. October, während auf den vorigen Medaillen der 15. October erscheint.) A.: Zwei Wappen (Köln und Antwerpen) auf Anker. Union de Cologne et d'Anvers. Premier Anniversaire 13 Octobre 1844. — R.: Zwei Figuren (Rhein und Schelde) auf Landschaft. Jonction de l'escaut et du Rhin par chemin de fer. Darunter: Anvers 13 Octobre 1843. Verachter dir. Hart fecit.

71) und 72) 74 mm und 35 mm. Kupfer. Hart. Paris—Brüssel. 1846. A.: Zwei Köpfe in Medaillons von einem Engel gehalten. Leopold I. Roi des Belges. Louis Philippe Roi des Français. Darunter: L'union fait la force. Hart fecit. — R.: Zwei Figuren (Paris und Brüssel) mit Wappenschildern sitzend. Darüber: Inauguration du chemin de fer de Bruxelles à Paris. Auf dem Postament: G. I. de Bavay, Ministre des travaux publics. Unten: 14 Juin 1846. Eisenbahnzug n. r. Hart fecit.

73) 40 mm. Kupfer. Wurden. Station Lichtervelde 1847. A.: Locomotive n. r. auf dreibogiger Brücke. Chemin de fer de la Flandre occidentale. Wurden f. Bruxelles. — R.: Inauguration de la Station centrale à Lichtervelde le 6 Avril 1847 im Kranze. Stern (sechsstrahlig).

74) 36 mm. Messing. Wie vorstehend, jedoch im A.: nur zweibogige Brücke und im — R.: keine Rosette.

75) 50 mm. Kupfer. Wiener. Eisenbahn nach Jurbise 1848. A.: Kirche von Notre-Dame de Tournay. J. Wiener f. 1849. — R.: 20 Linien Inschrift: Principaux vote du conseil commercial de Tournay 21. Oct. 18. Nov. 1848. Inauguration du chemin de fer d. Jurbise.... 14 Juillet 1849. Construction de la Station du chemin de fer......

76) 50 mm. Kupfer. Leop. Wiener. Eisenbahngesetz 1850. A.: Kopf belorbeert n. l. Leopold I. Roi des Belges. L. Wiener. — R.: Drei Figuren und Embleme. I. A.: Loi du 1 Mai 1834. Décrétant la construction du chemin de fer de l'Etat. Leop. Wiener 1850.

77) 52 mm. Kupfer. Jouvenel. Rogier. 1851. A.: Brustbild n. r. Charles Rogier, Ministre de l'intérieur 1851. Jouvenel. — R.: 18 Zeilen Schrift: Création des chemins de fer Belges etc. etc.

78) 33 mm. Kupfer. Eisenbahn nach Ypern 1851. A.: Wappenschild, Jeton de présence S. P. Q. Y. — R.: 21 Linien Schrift... Principaux Votes de Conseil communal d'Ypres 1851... chemin de fer d'Ypres...

79) 33 mm. Silber. Ypern 1852. A.: Wie vorstehend. — R.: 20 Linien Schrift. 1852.. fixation de l'emplacement de la Station du chemin de fer etc.

80) 33 mm. Silber. Ypern 1854. A.: Wie vorstehend. — R.: 20 Linien Schrift. 1854. 23 Janvier ouverture du chemin de fer.....

81) 59 mm. Kupfer. Einseitig. Galv. Hart. Eisenbahn Sambre und Meuse 1856. Wappenschild. La ville de Walcourt 2 9bre 1856. Hart fecit.

82) 50 mm. Kupfer. Hart. Centralbahn 1857. A.: Wappenschild. Hart fecit. Administration communale de Binche. — R.: Locomotive und Füllhorn. Hart f. Inauguration du chemin de fer du centre 2 Août 1857.

83) 50 mm. Kupfer Galv. Einseitig. Hart. Lichterveld—Furnes. A.: Locomotive in Einfassung. — Inauguration du chemin de fer 9 Mai 1858.

84) 59 mm. Kupfer. L. Wiener. Luxemburger Eisenbahn 1858. A.: Kopf des Herrn Tesch n. l. A. Mr Victor Tesch. Le Luxembourg reconnaissant. Leopold Wiener. — R.: Locomotive mit Aufschrift: Le Luxembourg und Wappenschild zwischen zwei Füllhörnern. — Inauguration du chemin de fer de Luxembourg 27 Oct. 1858.

85) 55 mm. Kupfer. A. Geefs. 25. Jahresfeier der belgischen Eisenbahnen. 1859. A.: Kopf n. l. Leopold Premier Roi des Belges. Alex. Geefs f. — R.: Engel auf Locomotive n. r. Loi du 1 Mai 1834. Système des chemins de fer Belges. XXV Anniv. 1 Mai 1859. A. Geefs f.

86) 51 mm. Kupfer. Delbarre und Veyrat. Aufstellung der Gedenkbüste für Simons. 1860. A.: Brustbild n. l. Pierre Simons. Eug. Delbarre del Veyrat. f. — R.: 15 Zeilen: Né à Bruxelles le 20 Janvier 1797. Mort le 14 Mai 1843 à Bord du Navire de l'état la Louis Marie, en destination de l'Amérique centrale. Ingénieur illustre, il traça les premiers plans du chemin de fer Belge décrété par la loi du 1 Mai 1834. Umschrift: 14 Mai 1860. Inauguration du Buste érigé. Aux frais de l'état, en vertu de l'arrêté royal du 30 Avril 1859.

87) 68 mm. Photogr. A. Fisch. Erste amerikanische Eisenbahn 1869. A.: Börse. Bourse du Bruxelles. L. Snyo fils. — A. Fisch gr. — R.: 11 Linien Schrift. 1869.... Première chemin de fer américain...

88) 50 mm. Kupfer. 50jähr. Parlamentsjubiläum Ch. Rogier 1882. A.: Wappen von Belgien auf Königsmantel. — R.: à Charles Rogier... Créateur des chemins de fer de l'état.... 3 Octobre 1832—1882.

89) 68 mm. Kupfer. Galv. L. Wiener 1885. Ch. Rogier. A.: Brustbild von Ch. Rogier. — R.: Né à Saint Quentin, le 17 Août 1800, décédé à Bruxelles le 27 Mai 1885. — 15 Linien Schrift... promoteur des chemins de fer...

90) 51 mm. Kupfer. A. Fisch. 50jähr. Jubiläum der Eisenbahn 1885. A.: Rad, Posthorn mit Flügel und Krone. 16 Août. Cinquantenaire des chemins de fer belges. — Cortège historique.. 1835 Bruxelles 1885. — R.: Lorbeerkranz: Syndicat de la Bourse des Métaux et du carbon. A. Fisch.

91) 51 mm. Photog. A. Fisch. Station Tailfer 1886. A.: Wappenschild, Province de Namur. A. Fisch. — R.: 7 Linien Schrift: Inauguration / de la / station / de Tailfer / Commune de Lutin Témoignage de reconnaissance le 8 Août 1886.

92) 50 mm. Kupfer. Lemaire, 1886. — 25jähr. Jub. Eccloo – Gent. A.: Locomotive n. r. auf einer Brücke. — Kranz mit Wappen. — R.: Hulde aan Isidor Neelmans Stichter der Lijn. — XXVste Verjahring der Inhuldiging van der Ljzeren Weg Ecclo—Gent. 1861—1886.

Bulgarien.

93) 30 mm. Rothbronze mit Oehr. Schwerdtner Jamboli—Burgas 1890. A.: Kopf des Fürsten Ferdinand von Bulgarien n. r. Bulgarische Umschrift. Unten: Schwerdtner als Monogramm. — R.: Geflügeltes Rad. Jamboli — Burgas. 14. Mai 1890.

94) 51 mm. Goldbronze, A.: Kopf n. r. Wie vorher. J. Schwerdtner. — R.: Locomotive n. l. Jamboli—Burgas. 14. Mai 1890.

95) 92 mm. Goldbronze. Ganz wie vorher, nur vergrössert.

Deutschland.

Mit Ausnahme von bayrischen und einer kleinen Suite von preussischen Eisenbahnstücken kommen solche überhaupt nur sporadisch vor. Die erste Medaille hat die Eröffnung der ältesten deutschen Eisenbahn Nürnberg—Fürth (1835) zum Gegenstande. Auf dieser Medaille kommt auch zum erstenmale das geflügelte Rad vor, welches seither als Symbol der Eisenbahnen allgemein angenommen wurde. Ausserdem kommen zahlreiche kleinere und grössere Jetons für die Bahnen Leipzig—Dresden u. s. w. vor. Eine dänische Medaille

(Altona—Kiel 1844) betrifft eine nunmehr deutsche Bahn. — Medaillen auf die Brüder Borsig sind jedoch die einzigen deutschen Medaillen, die den Namen eines Ingenieurs tragen.

Eine Serie von schönen grossen Medaillen von J. Wiener erinnert an die Rheinischen Bahnen (Cöln, Oberlahnstein, Düsseldorf). Die neuen Gepräge werden immer flacher und unansehnlicher und betreffen kleine Localbahnen.

Auffallend ist das nicht seltene Vorkommen von Medaillen für die Eröffnung von Kleinbahnen; es bezeugt dies das lebhafte Interesse der kleinen Orte für diese ihre Lebensbedingungen treffende Einrichtung.

96) 38 mm. Silber. C. Voigt. Bayrischer Geschichtsthaler. Nürnberg—Fürth 1835. A.: Kopf n. r. — C. Voigt. — Ludwig I., Koenig von Bayern. Zehn eine feine Mark. — R.: Umschrift: Erste Eisenbahn in Teutschland mit Dampfwagen von Nürnberg nach Fürth. Sitzende Figur mit Mercurstab und Kranz, sich auf ein geflügeltes Rad stützend, vor ihr Meilenstein mit I. Darunter: Erbaut 1835.

97) 26 mm. Bronze. — Ehrhardt. — Leipzig-Dresden 1839. A.: Locomotive (Saxonia) n. r. — Ehrhardt f. — Dampfeskraft eint Nah und Fern. Stempel mit Sprung. — R.: Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn 7. und 8. April 1839.

98) 26 mm. Blei; sonst wie vorstehend.

99) 22 mm. Silber. »T« — Leipzig. — Dresden. A.: Locomotive n. r. Umschrift: T. Vereinte Kraft das Grosse schafft. — R.: Leipzig-Dresdner Eisenbahn eröffnet am 7. und 8. April 1839.

100) 26 mm. Blei. — Wartig. — Magdeburg-Cöthen—Halle-Leipzig 1840. A.: Locomotive n. l. — Unten vier Wappen. — Wartig. — R.: 7 Zeilen. Andenken — an die — Magdeburg-Cöthen—Halle-Leipziger — Eisenbahn — eröffnet — am 18. August 1840.

101) 26 mm. Blei. — Wartig. — Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig 1840. A.: Wie vorstehend. — R.: 9 Zeilen: Andenken — an die — Magdeburg-Cöthen — Halle-Leipziger Eisenbahn — eröffnet — am 18. August 1840.

102) 37 mm. Silber. Neuss. München-Augsburg 1840. A.: Kopf des Königs Ludwig I. von Bayern n. r. Neuss. f. — R.: Zug n. r. Zwei Wappenschilder, dazwischen fliegende Taube. München-Augsburger Eisenbahn. Eröffnet im October 1840.

103), **104**), und **105**) 37 mm. Kupfer, Zinn neu und Zinn alt. Im Ganzen wie vorstehend, nur bei der letzten Nummer, einen Kupferstift mitgeprägt.

106) 40 mm. Kupfer, H. G. Rehl. 1841. Vollendung der Eisenbahn Anhalt-Cöthen. A.: Erhabenes Brustbild von vorne. Heinrich, Herzog zu Anhalt-Cöthen. H. G. Rehl fec. — R.: Bahnhofgebäude. Im Jahre 1841. — Zum Andenken der vollendeten Eisenbahnen und Gebäude am Heinrichsplatz.

107) 26 mm. Blei. — Leipzig-Altenburg 1842. A.: Flügelrad n. l. — Andenken an die sächsisch-bayrische Eisenbahn. — R.: 7 Zeilen: Von — Leipzig — bis — Altenburg — eröffnet — am — 19. September 1842.

108) 30 mm. Kupfer, galv. L. Lauer. — Ludwig-Süd-Nord-Eisenbahn. 1844. A : Zug n. r. — Ludwig-Süd-Nord-Eisenbahn. Dem öffentl. Verkehr überg. den 1. October 1844. L. Lauer fec. — R.: Eichenkranz, darinnen 7 Zeilen: Zur Feier der Eröffnung von Nürnberg bis Bamberg am 25. Aug. 1844.

109) 43 mm. Kupfer. F. Alsing. — Altona-Kiel 1844. A.: Kopf n. r. — Unten F. Alsing f. — Christian VIII. förderte das Werk des einigen Volkes. — R.: Locomotive n. r. (Holstein). Eilend hin und zurück, bringe dem Lande Glück. — Altona-Kiel 1844.

110) 37 mm. Zinn. Drentwett. Bahnhof Nürnberg 1844 bis 1846. A.: Kopf n. r. — Ludwig I., König von Bayern. Drentwett f. — R.: Gebäude, darüber: D. Hauptgebäude m. d. Einsteigehallen im Bahnhofe zu Nürnberg. — Darunter: der Grundstein gelegt 1844, vollendet 1846. Drentwett f.

111) 37 mm. Zinn. Bahnhof Augsburg 1845—1846. A.: Wie vorstehend. — R.: Gebäude, darüber: D. Hauptgebäude m. d. Einsteighallen im Bahnhofe zu Augsburg. — Unten: Angefangen den 4. März 1845. vollendet im October 1846. Drentwett f.

112) 44 mm. Kupfer. G. Loos. Eisenbahncongress Breslau 1855. A.: Breslauer Rathhaus. Rathhaus zu Breslau. G. Loos dir. — R.: Versammlung des deutschen Eisenbahnvereines zu Breslau den 22. Juni 1855. — Die vereinigten Schlesischen Eisenbahnen den willkommenen Gaesten.

113) 55 mm. Eisen. Eisenbahncongress 1855 von Laurahütte. A: Flügelrad. — R.: Dem deutschen Eisenbahncongress von 1855, der Laurahütte bestes Glück auf! Schlägel und Hammer.

114) 41 mm. Silber $3\frac{1}{2}$ Gulden 1856. A.: Kopf n. r. — Unten C. Voigt. — Maximilian II. Koenig von Bayern. — R.: Statue auf Piedestal. — Denkmal des Königs Maximilian II. in Lindau. Errichtet von den Städten an der Süd-Nordbahn. 1856. Randschrift: Drey einhalb Gulden. XV. Ein Pfund fein.

Die folgenden drei Stücke sind für die Locomotivfabrik von Borsig (Berlin) geprägt und stehen mit den Eisenbahnen nur im losen Zusammenhange.

115) 37 mm, Kupfer mit Oehr. W. Kullrich. f. Borsig, 1000ste Locomotive 1858. A.: Doppelbildnis n. r. — Johann Friedrich August Borsig. August Julius Albert Borsig. Unten W. Kullrich f. — R.: Locomotive (Borussia Nr. 1000) n. r. — Zur Erinnerung an die Vollendung der 1000sten Locomotive den 21. August 1858.

116) 21 mm. Kupfer. K. Borsig f. 25jährige Arbeit. A.: Doppelbildnis. — Joh. Friedr. August Borsig. — Aug. Jul. Albert Borsig. — R.: Sitzende weibl. Figur mit Locomotive auf der Hand. Für 25jährige Arbeit. Unten K.

117) 21 mm. Kupfer. Wie vorstehend, nur für 25jährige treue Dienste.

118) 70 mm. Kupfer. J. Wiener. Centralbahnhof, Köln. 1859. A.: Doppelbildnis n. r. — Unten J. Wiener f. — Friedrich Wilhelm IV., Koenig von Preussen, Wilhelm, Prinz von Preussen, Regent. — R.: Umschrift: Eröffnung der Rhein-Bahn Coeln — Mainz 15. December 1859. Bahnhof mit Kölner Dom rückwärts. Darunter: Centralbahnhof Coeln. Jacob Wiener F.

119) und 120) 30 mm. Zinn, alt. (1 St. gelocht). — Lauer. — Nürnberg-Fürth. 25jähr. Iub. 1860. A.: Zug n. r. Deutschlands 1. Eisenbahn mit Dampfkraft. Nürnberg-Fürth. Lauer f. — R.: 7 Zeilen: Zur Erinnerung an deren Eröffnung vor 25 Jahren am 7. December 1835.

121) 30 mm. Kupfer, neu. Wie vorstehend.

122) 51 mm. Kupfer. Kullrich. Eisenbahnbrücke zu Dirschau. 1860. A.: Ritter mit Schild und Fahne und alterthümliche Umschrift. Sambor, Herzog von Pommern, verlieh Dirschau städtisches Recht 1260. — R.: Brücke; darüber Medaillon, unten Adler. Zur Jubelfeier Dirschau 1860. W. Kullrich. Berlin.

123) 70 mm. Kupfer. J. und L. Wiener. Coblenz — Oberlahnstein 1864. A.: Doppelbildnis n. l. — J. u. L. Wiener. — Augusta, Koenigin von Preussen. — Wilhelm, Koenig von Preussen: — R.:

Brücke und Festung. — Eroeffnung der Bahn Coblenz-Oberlahnstein. 9. Mai 1864. Coblenzer Rheinbrücke.

124) 70 mm. Kupfer. Leopold Wiener. Rheinbrücke (bei Düsseldorf) 1868—1870. A.: Doppelbildnis n. r. — Unten Leopold Wiener. — Wilhelm, Koenig von Preussen. — Augusta, Koenigin von Preussen. — R.: Brücke, darunter Rheingott mit 2 Wappen. Koenig Wilhelms. Rhein-Eisenbahnbrücke, erbaut in den Jahren 1868—1870.

125) 40 mm. Kupfer. Lauer. Nürnberg-Fürth 50jähr. Jubiläum. 1885. A.: Doppelwappen. Siebenten December 1835. 1885. — R.: Landschaft mit Stadt Nürnberg und Eisenbahn, darinnen St. — Unten: Lauer, Nürnberg. — Darüber Sonne. Zum 50jährigen Jubiläum Nürnberg — Fürth. — Deutschlands I. Eisenbahn m. Dampfbetrieb 1835—1885.

126) 30 mm. Zinn mit Oehr. Geithain - Pannsdorf, Leipzig 1887. A.: Doppelwappen. Paunsdorf-Geithain. Glück und Gedeihen. — Dampfes Kraft — Segen Schafft. — R.: 7 Zeilen: Eröffnung der Geithain - Paunsdorf - Leipziger Eisenbahn. 30. April und 1. Mai 1887.

127) 30 mm. Zinn mit Oehr. Im Ganzen wie vorstehend nur Datum: 30. April und 2. Mai 1887.

128) 29 mm. Bronze mit Oehr. S. Wolff. Frankfurter Bahnhof 1888. A.: Bahnhofgebäude, darunter S. Wolff, Frankfurt. Centralbahnhof in Frankfurt a. M. Eröffnet 18. August 1888. — R.: Stadtansicht im Kranze. W. M. St. Frankfurt a. M.

129) 26 mm. Kupfer. Freudenberg - Niederfischbach - Wehbachkirchen 1888. — (Preussen.) A.: Zug n. l. auf Brücke, darüber Flügelrad. So mächtig wie Dampfeskraft — nichts schnelleres auf Erden schaft (sic!). — R.: Zur Erinnerung an die Eröffnung unserer Eisenbahn Freudenberg-Niederfischbach-Wehbachkirchen. Mai 1888.

130) 87 mm. Weissmetall. Dr. Ch. Lauer. Nürnberg-Fürther Brunnen 1890. A.: Liegender Genius mit Porträtschild und Tafel, daraufgeschrieben: Im Jahre 1890 wurde in Nürnberg ein Denkmal errichtet zur Erinnerung an die Erbauung der ersten Eisenbahn Deutschlands zwischen Nürnberg und Fürth. 1835. — Dasselbe wurde erfunden und ausgeführt von Heinrich Schwabe, Bildhauer in Nürnberg. Unten: L. Ch. Lauer, Nürnberg. — R.: Der Brunnen mit geflügeltem Rad in Landschaft.

131) 24 mm. Weissmetall mit Oehr. Nürnberg-Fürther Strassenbahn, 10jähr. Feier, 1891. A.: 2 Wappen, darunter Pferdebahn n. l. u. Flügelrad. —R.: 10jähr. Jubiläum der Nürnberg-Fürther Strassenbahn am 25. August 1891 (7 Zeilen).

132) 31 mm. Kupferklippe. (Mayer, Stuttgart.) — Schiltach (Baden). — Schramberg (Württemberg) 1892. A.: Locomotive von vorne, — 2 Wappen. Flügelrad. — R.: Landschaft, darunter: October 1892, Wappen. Erinnerung an die Eröffnungsfeier der Bahnlinie Schiltach-Schramberg.

133) 36 mm. Kupfer mit Oehr. Mayer, Stuttgart. Bahnhof Weiler 1893 (Bayern). A.: Wappen, darunter Bahnhof. — Bahnhof Weiler. — R.: Schützenembleme. Festfreischiessen d. Schützen-Vereines Weiler zur Gemeinde-Localbahn-Eröffnung. Weiler—Rottenbach Juli 1893.

134) 36 mm. Kupfer. Dasselbe wie vorstehend, jedoch mit R.: 2 Wappen. Das Auge hell und fest die Hand und warm die Brust für's Vaterland.

135) 30 mm. Weissmetall. — Grafing—Glonn—1894 (Bayern). A.: Locomotive n. l. — R.: 8 Zeilen: Zur Erinnerung an die Eröffnung der Eisenbahn von Grafing nach Glonn, 28. Mai 1894.

136) 70 mm, Zinn. A.: Locomotive n. l. mit dem Namen Moltke; darüber Krone, geflügeltes Rad, Stern; darunter »erst wägen, dann wagen«; rechts an der Wand des Führerstandes; »Dem Verein ehemaliger Kamerad. d. Eisenb.-Pion. zum 27. 10. 94 gewidmet«; am linken Schienenrande T. Weckwerth. — R.: Verein ehemaliger Kameraden d. Eisenbahn-Pioniere. Krone, Flügelrad und Stern. E. Suum cuique. — Zur Feier der Fahnenweihe, Berlin, d. 27. Octbr. 1894. Eichenkranz.

137) 28 mm. Kupfer. (Mayer, Stuttgart.) — Tilsit, Ragnit, Pilhallen, Stallupoenen (Preussen). A.: Doppeladler im Kranze. — R.: Locomotive n. l. — Von 4 kreisförmigen Medaillons umgeben. Tilsit, Ragnit, Pilhallen, Stallupoenen.

138) 28 mm. Kupfer. (Mayer, Stuttgart.) A.: Locomotive n. r. — Darüber: Immer vorwärts. Unten 3 Sterne. — R.: zwei Zweige, leeres Feld.

139) 28 mm. Kupfer. G. B. Wiesb. (Mayer, Stuttgart.) Auf deutsche Eisenbahnen im Allgemeinen. A.: deutscher Reichsadler. G. B. Wiesb. — Unter meinen Schwingen, Muss jedes Werk gelingen.

— R.: Zug n. l. auf Brücke, oben Flügelrad. — So mächtig wie Dampfeskraft, nichts schneller's auf Erden schafft.

140) 28 mm. Kupfer. Mit Oehr. A.: Zug n. l. auf Brücke. So mächtig wie Dampfeskraft, nichts Schnelleres auf Erden schafft. — R.: Flügelrad mit deutscher Kaiserkrone.

141), **142)**, **143)** und **144)** 33 mm. Weissmetall, eine davon mit Oehr. Lauer. Dresdener. Bahnhof 1898. A.: Bahnhof: Personen-Hauptbahnhof. Dresden-Altstadt. Eröffnet 16. April 1898. — R.: Viererlei Reverse mit Schrift.

England.

Das Stammland der Eisenbahnen bringt — der Jahreszahl nach — nicht die ältesten Eisenbahnmedaillen, sondern ist hierin von Frankreich überholt. Die ältesten englischen Stücke finden sich erst 1830 vor. Auch diese, meist Zinn, sind gewöhnlicher Art. Erst die Porträtmedaillen von G. Carrington und Robert Stephenson sind fein ausgeführt.

Selten ist die schöne grosse Medaille auf die ostindischen Bahnen, und eine Specialität ist die Medaille von Canada mit dem Bildnisse von R. Trewithik, da selbe als Verdienstmedaille zur Verleihung an bewährtes Eisenbahnpersonal gedacht ist.

145) 36 mm. Abbildung. Gloucester—Cheltenham. A.: Train n. r. — Unten Schiff auf Canal. — R.: Umschrift. Gloucester and Cheltenham Railway. Innen: Royal William Locomotive Engine Class Nr. 1. Diese Medaille dürfte kurz vor 1830 geprägt sein.

146) und **147)** 47 mm. Kupfer, Zinn. Liverpool—Manchester 1830. A.: Kopf n. l. Geo. Stephenson Esqu. Engineer. — R.: Viaduct mit Zug n. r. Bridge at Newton. — Liverpool & Manchester Railway Opened Sept. 15. 1830.

148) 47 mm. Zinn. Ottley. Wie vorstehend. A.: Zwei Zweige, dazwischen 14 Zeilen. The Liverpool and Manchester Railroad this grand national undertaking had the Royal assent April 12 1827 — Opened September 15 1830 in the Presence of his Grace the Duke of Wellington and other distiguished personages. Ottley Birm. — R.: Viaduct mit Zug n. r. Viaduct over the Sankey Canal & Valley. 14½ Miles from Liverpool. — C. Stephenson Esqu. Engineer.

149) 48 mm. Zinn. Halladey. Wie vorstehend. A.: Tunnel und Station. Entrance to the Liverpool. Station & Tunnels Published by T. Woolfield. Bazaar Liverpool. — R.: Viaduct mit Zug n. r. Umschrift: Viaduct over the Sankey Canal & Valley. Unten: Halladay. To commemorate the opening of the Liverpool and Manchester Railroad. Sept. 15. 1830.

150) 47 mm. Zinn gelocht. Ottley & Co. (?) Liverpool—Manchester, London Junction. 1837. A.: Drei Bahnen kreuzen sich. London, Liverpool, Birmingham und Lawley St. — Birmingham, Liverpool & Manchester. Grand Junction Railway. Begun 1835. Opened July 4. 1837. Cost £ 1,500.000. — J. Locke. Eng. — R.: Miles from Birmingham and Time in Going: W. Hampton 14½ Miles.: 0h 40m u. s. w. — Travels the whole Distance in 4½ lt. — Im Umkreis Fahrordnung.

151) 50 mm. Kupfer. Stothardt. — Aylesbury — 1839. A.: Kopf n. r. George Carrington Esqu. A. J. Stothardt. D. & F. — R.: Aylesbury Railway. Completed. June 10. 1839..... Directors etc. etc.

152) 58 mm. Silber. Wyon Severn-Brücke. 1850. A.: Kopf n. r. Robert Stephenson. J. G. Wyon. — R.: Brücke, Train n. l. 1846 bis 1850.

153) 73 mm. Silber. Ostindische Eisenbahn 1860. A.: Kopf n. l. Victoria Regina. — R.: Gothische Buchstaben die Umschrift. — Prosper thou the work of our hands upon us: O prosper thou our handy-work. Ps XC. — The East Indian Railway projected by Rowland Macdonald Stephenson etc. .... opened 1860.

154) 43 mm. Zinn. T. P. Chapman. Stephenson. 100jährige Feier 1881. A.: Kopf n. l. George Stephenson. Born June 9 1781 at Wylam Newcastle on Tyne Died Aug. 12. 1848. T. P. Chapman. — R.: George Stephenson. Centenary medal. Locomotive n. l. Nr. 1 — 1825. The first locomotive etc.

155) 30 mm. Zinn, gelocht. Wie vorstehend. A.: Kopf n. l. zwischen zwei Zweigen. — R.: Locomotive n. l. Locomotive Nr. 1. Umschrift: Centenary of George Stephenson 1881. Newcastle on Tyne.

156) 66 mm. Kupfer. Lauer. Forth-Brücke 1890. A.: Brücke. The Forth Bridge 1890. L. Ch. Lauer Nürnberg. — R.: Schrift March 4. 1890.

Die folgenden acht Medaillen und Jetons, die den Themse-Tunnel und den Ingenieur Brunnel betreffen, sind hier nur der Vollständigkeit wegen aufgenommen.

157) 63 mm. Zinn. J. Taylor. A.: Kopf n. l. Sir Isambart Marc. Brunnel. F. R. S. &c. J. Taylor, Medallist, Birm. — R.: Längsschnitt des Tunnels. J. Taylor. Longitudinal Section of the Thames Tunnel etc. — Commenced 1824. Broke in May 1827 and Jan. 1828. Suspended till 1835, opened Topedestrians 1843.

158) 42 mm. Zinn. J. Taylor. Warrington. A.: Wie vorstehend. J. W. Taylor Warrington. — R.: Querschnitt des Tunnels. Thames Tunnel 1842.

159) 44 mm. Zinn. Davis. A.: Wie vorstehend. Davis-Birm. — R.: Ansicht des Tunnelportals. — Rother hithe Entrance etc.

160) 36 mm. Zinn. Griffin. A.: Zugang zum Tunnel. — Thames Tunnel began 1824, opened 1843. Cost £ 446.000. — R.: Zugang zum Tunnel. Thames Tunnel, 1200 F. lang. etc. Griffin, London.

161) 25 mm. Bronze. A.: Kopf n. l. Sir Isambart Marc Brunnel. F. R. S. &c. — R.: Tunneleingang. Thames Tunnel opened 1843.

162) 25 mm. Bronze. A.: und R.: Tunneleingang wie vorstehend.

163) 22 mm. Kupfer. A.: Kopf n. l., im Kreise belorbeert. Sir J. M. Brunnel. Wn. Griffin v. Lombard Str. London. Publis her of the National Society and other medals. — R.: Wie bei Nr. 160.

164) 23 mm. Messing. 1846. A. & M. A.: Kopf n. l. Victoria Regina. 1846. A. & M. — R.: Wie bei Nr. 160.

Frankreich.

Dieses Land bietet interessante, sehr schön ausgeführte Medaillen; so insbesondere die — ihrem Alter nach — e r s t e (1826), ferner die grösste und zugleich schönste Eisenbahnmedaille (1842) und mannigfache, sonst bemerkenswerthe Stücke; auch Spottmedaillen und verschiedenes Kleinzeug fehlen nicht.

Eine Anzahl von Stücken bezieht sich auf Bahnen, die nunmehr ganz oder theilweise in Deutschland liegen; auch können einige Stücke ebensogut der Schweiz oder Belgien zugetheilt werden.

Die achteckigen Medaillen der verschiedenen Bahnen sind eine Specialität Frankreichs; dieselben sollen angeblich als Präsenzmarken in den Verwaltungsrathssitzungen gedient haben.

165) 38 mm. Silber (22 g). N. Tiolier 1826. St. Etienne à Lyon. A.: Mercur über Rhône und Loire. Train n. l. 1826. N. Tiolier. — R.: Chemin de fer de St. Etienne à Lyon. Zwei Wappen zwischen Zweigen.

166) 46 mm. Silber (40 g). Barre 1835. Paris à St. Germain. A.: Locomotive n. r., darüber ein Adler. Chemin de fer de Paris à St. Germain. Loi du 9 Juillet 1835. — R.: Zwei Figuren auf Globus. Industrie, Science. Unten: Association, auf dem Globus. Angleterre, France. Allemagne-Barre.

167) 42 mm. Bronze. Barre. Caqué 1837. — Mulhouse. — Thann. A.: Zwei Figuren mit Schild, unten: Nas Koechlin et frères concessionaires Barre. Chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — R.: Zwei Wappen, darunter Locomotive n. r. — Chemin de fer de Mulhouse à Thann. Unten im Band: Ns concessionaire. Loi du 17 Julliet 1837. C. Caqué fecit.

168) 42 mm. Silber (38 g). 1838. Barre. Strassburg—Basel. A.: Wie vorstehend. — R.: Locomotive n. l. — Conseil d'administration. Loi du 6 Mars 1838.

169) 30 mm. Kupfer. (Abbildung), achteckig. Barre. Strassburg—Basel. (Spätere Präge?) A.: Von Schlangen umwundener Erdglobus. — R.: Chemin de fer de Strassbourg à Bâle. Loi du 6 Mars 1838. Compagnie anonyme. Nas Koechlin et frères concessionaires.

170) 40/37 mm. Silber (24 g), achteckig. A. Bovy. 1838. Paris—Orléans. A.: Figur zwischen zwei Locomotiven und zwei Wappen. A. Bovy. — R.: Chemin — de fer — de Paris — à Orléans. — Loi du 7 Juillet — 1838. Kranz.

171) 42 mm. Kupfer. Barre. Strassburg—Basel 1841. A.: Zwei Figuren mit Schild, unten: Nas Koechlin et frères concessionaires. Barre. Chemin de fer de Strasbourg à Bâle. — R.: 19 Septembre 1841. — Inauguration — Louis Philippe I — Régnant — J. B. Teste, Ministre — des Trav. Publics — A. V. Legrand — S. Secrét. d'état.

172) 51 mm. Kupfer (galv.). Borrel—Caqué. 1838/1842. Loi de 1842. A.: Kopf n. l. Louis Philippe I roi des Français. Borrel 1838. — R.: Eisenbahntrain n. r. Darüber eine Fama. — Loi du 11 Juin 1842 pour la construction des grandes lignes de chemins de fer en France. — Unten: 5 Lignes. Caqué.

173) 113 mm. Kupfer. A. Bovy. 1842. System der grossen Eisenbahnen. A.: Bekränzter Kopf n. l. — A. Bovy. Louis Philippe I. Roi des français. — R.: Allegorie: Figur mit Schild auf Thron in Landschaft. 4 Züge nach den 4 Himmelsrichtungen. Auf dem Schilde: Chemin de fer. Auf dem Postamente: Loi du 11 Juin 1842. Louis Philippe régnant. — Oben: Daut ignotas Marti novas que Mercurio alas. — Unten: Mr Teste ministre des travaux publics, Mr Legrand, Sous — secrétaire d'état. — A. Bovy fecit. Besonders schöne und grösste Eisenbahnmedaille von vollendet künstlerischer Auffassung und Ausführung.

174) 27 mm. Kupfer. Borrel. 1843. Paris—Orléans. A.: Kopf n. l. — Borrel f. L. C. P. R. d'Orléans. Duc de Némours. — R.: Louis Philippe I Régnant. Le 2 Mai 1843. — S. A. R. — Le duc de Némours — a inaugurée — Le chemin de fer de Paris à Orleans.

175) 27 mm. Kupfer. Borrel. 1843. Paris—Rouen. Im Ganzen wie vorher, nur im Revers: 3 Mai und Rouen.

176) 42 mm. Silber. Bremond. 1843. Marseille—Avignon. A.: Schiff n. l. auf See, unten: Bremond. Chemin de fer de Marseille à Avignon. — R.: Locomotive n. r. im Eichenlaubkranze. Bremond. Loi du 24. Juillet 1843.

177) 53 mm. Kupfer. Caqué 1843. Allegorie auf die Eisenbahn und das Dampfschiff. Durand ed. A.: Eisenbahn und Landschaft. Caqué f. Durand ed. Le génie des chemins de fer applanit les montagnes, comble les Vallées etc. — R.: Dampfschiff 1843 etc.

178) 40/37 mm. Silber (24 g), achteckig. A. Bovy. 1844. Ch. d. f. du Centre. A.: Figur zwischen zwei Locomotiven und 2 Wappen. A. Bovy. — R.: Compagnie — du — Chemin de fer — du Centre — Loi du — 26 Juillet — 1844.

179) 28 mm. Silber. Bouvet. Hochzeit des Eisenbahn-Schriftstellers M. Chevalier 1845. A.: Michel Chevalier, Emma Fournier. Kranz, darinnen: 'A l'occasion de leur union 1845. — Bouvet, Paris. — R.: Il répand les Bienfaits de la science par le charme de ses écrits. Kranz, darinnen: Lettres sur l'Amérique du Nord, histoire de voies de communication aux états unis — L'Isthme de Panama.

180) 27 mm. Kupfer. Lecomte. 1846. Ch. d. f. du Nord. A.: Hahn und Löwe auf Postament. 2 Trains: France—Belgique. Lecomte. R.: Inauguration du chemin de fer du Nord. Juin 1846.

181) 27 mm. Kupfer (galv.). Borrel. 1846. Ch. d. f. du Nord. A.: Kopf n. l. — Borrel f. — L. C. P. R. d'Orléans Duc de Némours. — R.: Louis Philippe I régnant le 14 Juin 1846 L L. A A. R R. le duc de Némours et le duc de Montpensier inaugurant le chemin de fer du Nord.

182) 30 mm. Kupfer (Abdruck). Marseille—Lyon 1846. A.: Chemin de fer de Marseille à Lyon. Talabot, Ing. chef, directeur. — R.: 1846. Vernet et Cie, Entrepreneur.

183) 37 mm. Kupfer. Depaulis Amiens 1846. A.: Brustbild n. l. — Louis Philippe I. Roi de français. Depaulis fec. — R.: Gravirt, zw. 2 Zweigen: Inauguration de chemin de fer 14 Juin 1846. Amiens.

184) 46 mm. Zinn. Spottmedaille. A.: La République expédiée par le chemin de fer. Train n. l. — Risquons — tout! jusqu'à la frontière. — R.: Fraternité des peuples. Lamartine lance un manifeste de paix, Ledru-Rollin des bandes armées 1848.

185) 48 mm. Blei. Gegossen. 1849. Paris—Epernay. A.: Zug n. r. Inauguration du chemin de fer de Paris à Epernay. 2 Septembre 1849 par L. Napoléon, Président de la République. — R.: Zelt, Tafel und Fahnen. A Epernay un Banquet est offert au Prés. de la Rép. sous un tente élévée au Jard. Revue de Garde National d. Reims, Chalons, Ay etc.

186) 36 mm. Messing mit Oehr 1852. Paris—Strassburg. A.: Kopf n. l. — Louis Napoléon Bonaparte. — R.: Locomotive n. l. — Weihe. Inauguration du chemin de fer de Strasbourg par le Prince Louis Napoléon 17 Juillet 1852.

187) 34 mm. Zinn. Muller. 1852. Paris—Strassburg. A.: Adler. En Présence du Prince Louis Napoléon 18, 19 Juillet 1852. Muller. — R.: Inauguration du chemin de fer Paris à Strasbourg.

188) 26 mm. Blei. 1852. Paris—Strassburg. A.: P. a. S. Inauguration du chemin de fer. — R.: 18, 19 Juillet 1852.

189) 48 mm. Blei. Gegossen. Mit Oehr. 1854. Epernay—Reims. A.: 2 Locomotive n. r. — Benediction des Locomotives. — R.: Inauguration du chemin de fer. Fête à Reims. M., Worle Maire. 4 Juin 1854. Ligne de l'Est. Embranchement d'Epernay à Reims.

190) 77 mm. Kupfer. A. Bovy, A. Merley. Gürtelbahn von Paris 1854. Pont-Napoléon. A.: Kopf n. l. — A. Bovy. Napoléon III, Empereur. — R.: Brücke mit Train. — Chemin de fer de Ceinture exécuté en vertu du Décret du 10 Décembre 1851. Napoléon III régnant. — Pont-Napoléon. Mr. P. Magne. Ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics. 1854. L. Merley fec.

191) 77 mm. Kupfer (galv.). A. Bovy. Westbahn 1855. A.: Kopf n. l. — A. Bovy. Napoléon III Empereur. R.: Viaduct m. Train. — Paris—Brest. Chemin de fer l'Ouest 1855. Napoléon III. régnant. — M. P. Magne, Ministre etc., wie vorstehend.

192) 77 mm. Kupfer (galv.). A. Bovy—Oudiné. Von Paris nach Spanien 1855. (Nach Herrn Moyaux). A.: Kopf n. l. — A. Bovy. Napoléon III Empereur. — R.: Train n. l — Quai, darunter 2 Gestalten (Kunst und Handel), 5 Wappen, Chemin de fer de Paris en Espagne par Orléans—Tours—Bordeaux et Bayonne 1855. Napoléon III règnant M. P. Magne etc. E. A. Ondine f.

193) 68 mm. Kupfer (galv.). Caqué. 1857. Professeur Perdonnet. A.: 3 Reihen Namen, unten Caqué f. — R.: Schrift im Kranze: A — Ate Perdonnet — Professeur — de chemin de fer — à l'école centrale — des arts et manufactures — temoignage de sympathie — ses élèves, 3 Avril 1857.'

194) 27 mm. Kupfer. Bovy 1857. Algerische Eisenbahn. A.: Kopf n. l. — Napoléon III Empereur. A. Bovy. — R.: Chemin de fer decrété le 8 Avril 1857 l'Algérie reconnaissante. — Maréchal C. Vaillant. Min. de la guerre. Maréchal Andon, Gouverneur gén.

195) Abdruck der vorhergehenden Medaille.

196) 60 mm. Kupfer. Dubois. 1862. Nevers—Varzy—Auxerre. A.: Päpstl. Wappen. Alphée Dubois. Ville de Varzy. — R.: Chemin de fer de Nevers à Auxerre par Varzy, dézision imp. du 7 Juillet. S. E. M. Rouher étant Ministre de travaux publics. A. S. E. M. C. A. Delangle, Ministre de la Justice, garde des Sceaux de France, senateur de l'empire, membre de l'institut etc., la Ville de Varzy reconnaissante. 1862.

197) 51 mm. Kupfer. Oudiné. Strasbourg—Barr etc. 1859—1864. A.: Kopf n. l. — Napoléon III Empereur. Oudiné. — R.: Strasbourg à Barr et Wasselonne—Haguenau à Niederbronn, Schelestadt

à St. Marie. 1859—1864. Construction par le conseil général et les communes du departement du Bas Rhin sur la Proposition de M. Migneret, Préfet sur les plans et sous la direction de M. Coumès, Ingenieur en chef, directeur de la vicinalité de trois chemins vicinaux, concédés à la Cie. de l'est pour être exploités comme voies ferrées.

198) 23 mm. Messing. 1866. Enghien à Montmorency. A.: Locomotive n. r. — R.: Inauguration du chemin de fer d'Enghien à Montmorency. — 30. 6. 1866.

199) 77 mm. Kupfer, galv., einseit. Merley 1867. — Gürtelbahn Paris, linkes Ufer. Brücke in 2 Stockwerken, Paris und Forts. Chemin de fer de Ceinture de Paris. Rive Gauche. Livré à l'exploitation le 25 Fevrier 1867. Napoléon III Régnant etc. L. Merley.

200) 32/35 mm. Silber, achteckig. Photog. Briouze à La Ferté. (Dep. de Lorme.) A.: Locomotive n. r. — R.: Administration du Chemin de fer de Briouze à La Ferté Macé.

201) 70 mm. Silber. Photog. Roty. — 3. November 1886. — Alger—Constantine. A.: 2 Frauen (Alger und Constantine) auf Wolken umarmen sich. Unten in der Vogelperspective die beiden Städte. — Ouverture de la ligne d'Alger à Constantine. 3 Novembre 1886. — O. Roty. R.: Fortuna auf einem Rade in Wolken, Füllhorn. Cie des Chemins de fer de l'Est Algerien. Lois de 15 Decembre 1875 etc. Conseil d'administration etc. etc.

Holland.

202) 42 mm. Silber (20 g). v. d. Goor. Eisenbahn 1839. A.: Hollandsche Ijzeren Spoorweg Maatschappej 20. Sept. 1839. P. van de Goor. i Locomotive n. l. »De Loop« — R.: Zwei Wappen. Eerste Ijzeren Spoorweg in Nederland.

203) 42 mm. Kupfer; sonst wie vorstehend.

204) 77 mm. Silber. Photog. Vries. Holländische Staatsbahnen 1868. A.: Dreiviertel-Profil n. l. i. Uniform. — De Staatsspoorwege onder Willem III daargesteld wet van 18. Aug. 1860. Staatsblad Nr. 45. M. G. D. & J. 1861. — R.: Allegor. Darstellung. — De Tyd door Snelheid Overheerd door kleineren Afstand grooter

Verkeer. M. de Vries inv. et fec. Dieses seltene Stück ist nur einmal in Silber, 166 g schwer, geprägt, und befindet sich das Unicum in der Sammlung A. Moyaux, Brüssel.

205) 26 mm. Zinn. Photog. Eröffnung nach Middelburg. 1872. A.: Locomotive, darüber Krone und 2 Wappen. — Leeuwsche Sporweg. — R.: Herinnerung aan de opening tot Middelburg. 29. 2. 1872.

206) 30 mm. Zinn. Photog. Eröffnung nach Vliessingen 1873. A.: Wappen mit Krone. Ofenig haven en Spoorweg Vliessingen. — R.: Eichen- und Lorbeerzweig. Onder de Regering van Konnigs Wilhelm III. 8. 9. 1873.

207) 44 mm. Kupfer. Schammer. 50jähr. Jub. d. Hollandsch Eisenbahn. 1889. A.: Hollandsche Ijzeren Spoorweg Maatschappij. Locomotive n. r. — M. Schammer. — R.: 1839. 20. Sept. 1889. Wappenkranz.

Italien.

Italien besitzt aus der österreichischen, neapolitanischen und päpstlichen Zeit und aus der Zeit des vereinigten Königreiches verschiedene Gedenkstücke. Interessant sind die Mont-Cenis-Tunnel-Medaillen, von denen eine offenbar als Vorbild für manche spätere Tunnelmedaille auch anderer Länder gedient hat. Die zwei allegorischen Figuren (Länder), die sich über dem Tunnelportal die Hände reichen, kommen oft wieder vor.

Als erste Medaille für Eisenbahnen auf derzeit italienischem Boden ist die bei Oesterreich beschriebene Medaille aus dem Jahre 1841, Lagunenbrücke bei Venedig, hervorzuheben.

208) 74 mm. Kupfer. Arnaud Ciccarelli — Neapel — Caserta A.: Brustbild in Uniform n. l. — Unten: Aloy. Arnaud sculpsit. Ferdinandus II. Siciliar. Rex Providentiss. — D. Ciccarelli M. P. — R.: Bahnhof mit Zug n. l. — Saturn oben, 2 Genien reichen sich die Hände neben Trophäen des Krieges und der Wissenschaft. Viarum moras hominis sollertia vicit. 1846. T. Arnaud. Dir. Aloy. Arnaud fecit.

209) 71 mm. Kupfer, galv. Turiner Eisenbahn (?) 1847. A.: Kopf n. l. Carlo Alberto. — R.: Drei Figuren (Savoyen, Kirchenstaat und Toscana) reichen sich die Hände, dahinter Eisenbahnsymbole. Lega Doganale, Torino decretava 1847.

210) 56 mm. Kupfer. G. Galeazzi. Ligurische Eisenbahn 1854. A.: Wappen von Genua. Ch. Galeazzi f. — R.: Kranz. Quando Vittorio Emanuele II. inaugurata la Via ferrata Ligure Subalpina. Genova alle arti ed all' industria 1854.

211) 55 mm. Kupfer, schwarz. G. Eisel. Genua. Arona 1855. A.: Ansicht der Stadt, unten G. Eisel. — Legge 5 Giugno 1853. — Strada ferrata de Genova ad Arona. — R.: 8 Zeilen. Al re Vittorio Emanuele II. a Pietro-Paleocapa ministro de lavori publici a Luigi Torelli Deputato Arona riconoscente 1855. Stern zwischen Flügeln.

212) 44 mm. Silber. Girometti. Römische Eisenbahn 1856. A.: Brustbild n. r. — P. G. F. — Pius IX. Pontifex Maximus an XII. — R.: Engel auf Locomotive n. r. Providentia P. M. Ferrea via Romam provinciis jungi curavit. An. 1856. P. Girometti f.

213) 44 mm. Kupfer; sonst wie vorher.

214) 48 mm. Kupfer. Bianchi. Rom-Frascati 1856. A.: Brustbild n. l. Unten J. Bianchi. Pius IX. Pont. Max. Anno XI. R.: 8 Zeilen. — Non. Jul. An. Chr. 1856. Pio IX. P. M. Auctore in. ditione Pontificia ferreae viae commoditas Roma Tusculum Primum inducta. S. P. Q. T.

215) 59 mm. Kupfer. Rom-Civitavecchia 1857. A.: Brustbild n. r. — Pius IX. Pont. Max. — R.: 9 Zeilen: Pio IX. Pont. Max. A. III. id. Oct. ad XVI. K. Nov. an. Chr. 1857. Centumcellas invisenti quod immunitatibus confirmatis viam ferratam lustravit civitatis Ampliandae facultatem dedit Centumcellenses.

216) 54 mm. Kupfer. J. Bianchi. Velletri. 1862. A.: Brustbild n. l. — J. Bianchi f. Pius IX. Pont. Max. an. sacri Principitatus XVI. — R.: Viaduct mit Zug n. l. — Via explicata collibus ponte ferreo junctis. — Municipium Veliternum an. 1862. J. Bianchi f.

217) 55 mm. Kupfer (galv.) Orvieto, Kirche und Toscanische Eisenbahn 1865. A.: Kirchenfaçade. Gregorius XVI. P. M. Frontem Reparavit 1842. — R.: Kranz. Darinnen 7 Zeilen: Auspice Re Vittorio Emanuele in Orvieto Misero capo ad un tempo la via ferrata Toscana e le vene di sugano Ottobre 1865.

218) 72 mm. Kupfer. Canzani. Susa-Brindisi 1865. A.: Figur n. r. zwischen Handels- und Verkehrssymbolen. Train n. r. darunter: Canzani. — Da Susa a Brindisi Chil. 1158. Auspici i Ministri

Lamarmora, Lanza, Sella, Petitti, Vacca, Natoli, Angioletti, Torelli. — R.: 15 Zeilen. 24. Maggio 1865 Regnando Vittorio. Emanuele II. per solerte opera della compagnia delle Strade ferrate Meridionali aprivasi la Linea di Brindisi. Da Susa a Torino 25. Maggio. 1854 ad Alessandria 1. Genn. 1850, a Piacenza 19. Genn. 1861, a Bologna 1. Lug. 1859, ad Ancona 12. Nov. 1861, a Pescara 18. Magg. 1863, a Foggia 25. Apr. 1864, a Brindisi 24. Maggio 1865.

219) 44 mm. Kupfer, schwarz. — Vigevano 1870. A.: Wappen, darunter: Vigevano. — R.: 8 Zeilen. Alma Milano per antico affeto sorella distruta le barrierra politica eretto il ponte sul Ticino colla ferrovia vinta la distanza Vigevano esultante oggi te saluta. 16. Gennajo 1870.

220) 61 mm. Kupfer. Giani 1870. M. Cenis-Tunnel. A.: Tunnelportal, darüber: Genius mit Kranz und Trompete. Unten: C. Giani inc. Torino. — R.: 5 Zeilen. Agosto 1857 il Parlamento subalpino decretava Dicembre 1870 l' ultima mina esplodeva.

221) 70 mm. Kupfer. Restelli 1871. M. Cenis-Tunnel-Fest. A.: Tunnelportal, zwei Figuren reichen sich die Hände. — Traforo delle Alpi Monte cenisio. — A. Restelli inc. Torino. — Incominciato il 14. Novembre 1857. Compiuto il 25. Dicembre 1870. — R.: Kranz. La società ferroviaria dell' Alta Italia, agli Autori ingegneri ed esecutori del Traforo. — Ricordo delle feste d' inaugurazione 1871.

222) 38 mm. Kupfer. Rom-Solmona 1884. A.: Zwei Figuren über Tunnelportal. — Roma — Solmona. — Linea Roma — Solmona. — Gall. Carrito Cocullo 1884 Impresa e. campos. — R.: Bohrwerkzeug auf Schienen. Imbocco Quest. — Perforazione Meccanica. Avancamento medio Giornaliero Metri 5.40.

223) 38 mm. Kupfer, galv.; sonst wie vorstehend.

224) 43 mm. Bronze. Johnson. Eisenbahnbrücke über den Po bei Cremona. A.: Gitterbrücke, Stadtansicht. Settembre 1892. Johnson Milanó A. C. inc. — R.: 8 Zeilen. Governo Cremona, Piacenza Inaugurano il gran Ponte sul Po Presagio di Florido avvenire Alle Finittime Provincie.

225) 30 mm. Silber mit Oehr. Florenz-Faenza 1893. A.: Brücke mit Zug n. 1. — Ferrovia — Firenze-Faenza. 23. Aprile 1893. — R.: Tunnel. Ferrovia-Firenze-Faenza — 23. Aprile 1893.

Portugal.

Im Allgemeinen ist hier dasselbe zu bemerken wie **weiter unten** bei Spanien.

226) 50 mm. Kupfer. Gerard. Leste-Lissabon 1856. A.: **Train** n. l. Einweihungsscene. — Unten: Gerard f. Inauguração do Caminho de ferro de Leste em Lisboa 28. de Outubro 1856. — R.: 9 Zeilen: Petro V. coramque regiastirpe et aula precation. ab. Olisipon. card. Patriarch. factis. ferreae ex Olisipon viae usque ad carregado v. Kal. Novemb. 1856 a. d. solemnis fuit inauguratio.

227) 30 mm. Zinn. — S. Combadao. — Vizeu 1890. A.: Locomotive n. r. XXIV. de Novembro de 1890. — R.: Inauguração do Caminho de ferro de Santa Combadão a Vizeu.

Rumänien.

228) 71 mm. Kupfer. Scharff. Donaubrücke 1895, eine sehr schöne Medaille. A.: Kopf n. l. Carol I. Rege al Romaniei. A. Scharff. Wien. — R.: Danubius, am Ufer sitzend, Wappen, Brücke mit Zug. Zwei Najaden halten ein Band, worauf: Podul regele Carol I. — Octombre 1890 — Septembre 1895.

229) 29 mm. Bronze mit Oehr. Lauer. A.: Doppelkopf n. l. — Inaugurarei podului peste dunarea la fetesti Cernavoda din. Romania in Amintirea. — R.: Brücke mit Zug n. r. Recunostinte Dinastie. Corpurilor legiutore si guvernului 1895. Lauer.

230) 30 mm. Kupfer. Kullrich. A.: Kopf n. l. — Carol I. Rege al Romaniei. Kullrich. — R.: Inaugurarea Podului peste dunare Regele Carol I. 1895 14. Septembre.

Russland.

Die älteste Medaille gilt der von dem Oesterreicher Franz Gerstner gebauten ersten russischen Eisenbahn Petersburg-Pawlowsk (1837). Dann folgen neben verschiedenen polnischen Medaillen einige grosse und gute Stücke von eigenthümlicher Technik. Bemerkenswerth ist die schöne Medaille auf das Eisenbahnunglück bei Borki und die 50jährige Jubiläumsmedaille der russischen Eisenbahnen: letztere wegen ihrer ganz merkwürdigen, sternartigen Form.

231) 61 mm. Kupfer. Held. Loos. König. Eisenbahn Zarskoje-Selo (Pawlowsk). — 1837. A.: 3 Figuren, russische Umschrift: Nikolai I. etc. Im Abschnitt detto: Eisenbahn nach Pawlowsk. 30. Oct. 1837. — G. Loos, Dir. König fec. — R.: Locomotive n. r. Russische Umschrift, worin der Name »Franz Gerstner« vorkommt. Im Abschnitt russische Schrift. — L. Held fec.

232) 28 mm. Silber. J. Maynert. Warschau-Wiener Bahn. 1845. A.: Locomotive n. r. Pera Zbliza odległosci. J. Maynert. — R.: 6 Zeilen. Otwarcie — Warszawsko — Wiedenskiej — Kolei Zelaznej d. 2./14. Czerwca 1845. R.

233) 28 mm. Blei; sonst wie vorher.

234) 28 mm. Silber. J. Maynert. Wie bei Nr. 232. Theilstrecke 1845. A.: Wie vorher. — R.: 10 Zeilen. Pamiatka — Otwarcia — Dwoch — Stacyi — Kolei — Zelaznej — Warszawsko — Widenskiej do Pruszkowai Grodziska d. 2./14. Czerwca 1845. R.

235) 28 mm. Blei; sonst wie vorher.

236) 72 mm. Photogr. Michaux. Warschau-Bromberg. 1862. A.: Locomotive n. l. Doppelte polnische Inschrift. Dnia. 1. Grubnia 1862. — R.: Michaux. Poln. Umschrift und 12 Zeilen.

237) 28 mm. Abbildung. Minheymer. — Warschau—Terespolerbahn, 1866. A.: Leopoldowi Kronenberg zwischen Zweigen. Band mit: Acta sine verbis. J. Minheymer f. — R.: 7 Zeilen: Na Pamiatke — secześliwego — otwarcia — 1. Czesci dragi żela. — Warszaw — Teresp. — D. 9. Paźd'zierwika — K. 1866.

238) 72 mm. Kupfer. Alexieff. Avenir Grilliches. — Jubiläum des Generals Tschewkin. 1872. A.: Brustbild en face. Russisch: Constantin Wladimirowitsch Tschewkin. W. Alexieff. — R.: Locomotive n. r. und diverse Embleme des Friedens und Krieges. In der Mitte gekrönte Säule mit »Zakon«. — Russische Umschrift. 1822—1872. Avenir Grilliches.

239) 79 mm. Abbild. Grilliches. Alexanderbrücke über die Wolga 1875—1880. A.: Kopf des Kaisers Alexander II. n. r. Russische Umschrift. — R.: Brücke (erbaut vom Hofrath Ingenieur K. Michailowsky, Erbauer der Sibirischen Bahn). Russische Schrift.

240) 86 mm. Abbild. Eisenbahn-Ingenieur Kerbedz 1829—1883. A.: Portrait n. l. Russische Umschrift. — R.: Russische Schrift in 6 Zeilen zwischen Zweigen. Sechzigjährige Dienstthätigkeit.

241) 88 mm. Kupfer. Grilliches. Transkaukasus-Bahn. 1883. A.: Ein Tartare und ein Kaukasier reichen sich vor einem Feueraltar die Hände. 5 Wappen. Locomotive.. Transkaukasus. Eisenbahn (russisch). A. s. Grilliches etc. — R.: Russische Schrift. 1867. Poti / Tiflis 1872 etc. bis Batum 1881 / 1883.

242) 90 mm. Silber (galv.) Ekatarinen-Bahn 1884. Besteht aus zwei Theilen. A.: 2 Portraits gegeneinander, 1881, 1884. Loc. n. l. und Wappen. Landkarte. — R.: Adler in russischer Schrift, 2 Kreise.

243) 25 mm. Zinn. Iwangorod—Dombrowa 1884. Miechower Tunnel. A.: Tunnelportal. 1882—1884. Droga Zelazna Iwangorodzej Dabrowska. — R.: Stern. 8strahlig. Darin: Na pamiatke tunelu pod Miechowem.

244) 25 mm. Blei. A.: wie vorher. R.: fehlt, weil einseitig.

245) 28 mm. Kupfer, gezackt. Jubiläum der russischen Bahnen 1886. A.: Russische Umschrift. — R.: Russische Schrift. 1836—1886. (Von der russischen geographischen Gesellschaft geprägt.)

246) 88 mm. Kupfer, galvanisirt. Unfall bei Borki 1888. A.: Die kaiserliche Familie in Reisekleidern. Im Abschnitte russische Schrift. 17. October 1888. — R.: Kniende Figur vor Schutzengel. Russische Umschrift. Im Abschnitte: Darstellung des Unfalles.

247) 88 mm. Gypsabguss der vorgenannten Medaille in zwei Theilen.

248) 99 mm. Gypsabguss in zwei Theilen. Suramtunnel 1890 (Transkausasus-Bahn). A.: Tunnelportal mit Locomotive. 1886—1890. Gekr. Brustbild n. r. 2 sitzende Figuren. Russische Umschrift. — R.: Längenprofil der Tunnellinie und der Umgebungslinie. Russische Schrift.

Schweden.

249) 47 mm. Silber. L. Ahlborn. Schwed. Eisenbahnmedaille. 1862. A.: Kopf n. r. Lea Ahlborn. Carl XV. Sveriges norriges göthes och Wendes Konung. — R.: Locomotive n. l. för verksamt Biträde vid Statens Jernvägsbygnader. D. 3. Nov. — 1862. Mercurstab und Schaufel. Eichenzweige.

250) 48 mm. Kupfer. Lea Ahlborn. Nils Ericson 1863. A.: Kopf n. r. — Lea Ahlborn fec. — Nils Ericson Chef för Statens Jernvägsbygnader. 1855—1862. — R.: Figur, Karten zeichnend, im Hintergrunde Eisenbahn. Förbindelse. — Af Statens Jernvägtjenste män den 1. Januar 1863.

251) 48 mm. Kupfer (galv.): sonst wie vorher.

252) 25 mm. Neusilber. Einseitig. Locomotive n. l. A. Högel. Gotland Jernvag Invigd den 10. Sept. 1878.

253) 32 mm. Silber. L. Ahlborn. Medaille der k. schwedischen Akademie der Wissenschaften auf Eisenbahn-Director N. Ericson, 1885. A.: Kopf n. r. Unten: Lea Ahlborn. Nicol. Ericson, Präf. Viis, ferrat. Muniendis. N. 1802. O. 1870. — R.: Mercur legt sich die Flügel an. Cursu veloci ut jungat disjuncta. — Socio merritissimo canal. et. viar. fer. artifici. R. Ac. Scient. Suec. 1885.

Schweiz.

Die Schweiz bietet ausser Gotthardtmedaillen wenig Bemerkenswerthes, ausgenommen etwa die Portraitmedaille des Führers der schweizerischen Eisenbahnarbeiter Dr. Th. Sourbek, General-Secretärs der Vereinigung dieser Arbeiter und Mitglied des Nationalrathes.

254) 25 mm. Kupfer. Locle—Chaux de fonds 1857. A.: Locomotive n. l. — Le père Fritz. Jura Industriel. — R.: Section — Locle — Chaux de fonds — Inaugurée — le 1er Juillet — 1857.

255) 25 mm. Messing. A.: Locomotive n. l. — Le père Fritz. — R.: Wie vorher.

256) 26 mm. Blei, gelocht. — Broye. Bahn. 1876. A.: Locomotive n. l. — »Payerne«. — R.: Inauguration du chemin de fer de la Broye. Août. Payerne 1876.

257) 49 mm. Kupfer. Bovy. 1858. Lyon—Genf. A.: Locomotive n. l. 3 Wappen. 16 Mars 1858. A. Bovy. Inauguration du chemin de fer de Lyon à Genève. — R.: Post tenebra Lux. Genfer Wappen.

258) 37/40 mm. Messing, achteckig. Genf—Macon. A.: Locomotive n. r. — R.: Chemin de fer de Macon à Genève.

259) 38 mm. Silber. H. Bovy. Gotthardtdurchstich. März 1880. A.: 3 Wappen. Germania, Helvetia. Italia. Viribus unitis. H. Bovy. — R.: Ai Lavoranti al traforo del Gottardo. Den Arbeitern am Gotthardttunnel. Marzo 1880 innerhalb zweier Zweige.

260) 16 mm. Weissmetall. Gotthardtdurchstich. 29. Februar 1880. A.: St. Gotthardt durchbohrt 29. Februar 1880. Tunneleingang. — R.: St. Gotthardt durchbohrt 29. Februar 1880. — Zwei Zweige.

261) 38 mm. Zinn. Eröffnung der Gotthardtbahn. Mai 1882. A.: Viribus unitis. 3 Figuren mit Wappen auf Tunnel. Durchbruch 29. Februar 1880. — R.: Ricordo all' Apertura della ferrovia del Gottardo. Zur Erinnerung an die Gotthardtfeier — Mai 1882.

262) 33 mm. Zinn, mit Oehr. Wie vorher. A.: 3 Wappen. — R.: En Ricordo dell'inaugurazione della ferrovia del Gottardo 1882.

263) 51 mm. Kupfer. M. Jäggli. Gotthardttunnel. A.: Gotthardttunnel, darüber: St. Gotthardt, durchbohrt 29. Februar 1880. Unten: W. M. — R.: Zur Eröffnung der Quaibrücke in Zürich. Ansicht, unten: M. Jäggli, Centralhof Zürich. Erbaut 1882—1883.

264) 37 mm. Silber. Dürussel. 5 Francs-Schützenthaler. Lugano 1883. A.: Zwei allegorische Figuren und Tunnelportal. Oben italienische Umschrift. Unten: 5 Fr. — R.: Schützenembleme, Ansicht von Lugano. Oben Umschrift: Tiro federale in Lugano 1883.

265) 23 mm. Photogr. — Vieuxmaire. — De la Roche — Bonneville — Cluses 1890. A.: Helvetiakopf n. r. — Confédération hélvétique. — Vieuxmaire. — R.: Souvenir des fêtes d'inauguration du chemin de fer de la Roche Bonneville — Cluses. — 15 Juin 1890.

266) 26 mm. Kupfer. A.: Bergbahn. Station de Départ. Capolago Lac de Lugano. Monte Generoso. H. 1695 M. — R.: Hôtel. Ferrovia de Generoso Stazione e Ristorante. Vetta.

267) 26 mm. Weissmetall; sonst wie vorher.

268) 28 mm. Aluminium, mit Oehr. — Saignelegier — Chaux de fonds 1892. A.: Locomotive n. l. — R.: Chemin de fer de Regional de Saignelegier Chaux de fonds. 3 Decembre 1892.

269) 63 mm. Kupfer. Richard. Denkmal L. Favre's 1893. A.: Louis Favre. Chêne — Bourg. 30 Juillet 1893. — Denkmal, unten J. E. Goss. Arch. inv. Ch. Richard fec. — R.: En Souvenir du monument élévé à Louis Favre. E. Lambert Statuaire. — Tunnel du St. Gotthardt 1872—1880. — 14.920 Mètres. Louis Favre, Entrepreneur, né à Chêne près Genève, Suisse, le 26 Janvier 1826, Mort dans le tunnel le 19 Juillet 1879. — Wappen.

270) 29 mm. Aluminium, mit Oehr. Richard. Yverdon—St. Croix 1893. A.: College de St. Croix. — C. R. — R.: Locomotive n. r. — Inauguration du chemin de fer Yverdon à St. Croix 1893.

271) 23 mm. Weissmetall, mit Oehr. Vieuxmaire. Yverdon - St. Croix 1893. A.: Helvetiakopf n. r. — Confédération hélvétique. Vieuxmaire. — R : Souvenir de l'inauguration du chemin de fer d'Yverdon à Sainte-Croix, 17 et 18 Novembre 1893.

272) 62 mm. Weissmetall. Georges Hautz. Daniel Colladon. A.: Brustbild n. l. — Daniel Colladon. Genève 1802—1893. Georges Hautz 1894. — U. G. D. Genève. — R.: Vitesse du son, air comprimé, effets de la foudre, fontaines lumineuses etc. Tunnelbohrmaschine in Thätigkeit.

273) 23 mm. Aluminium, mit Oehr. Vieuxmaire. — Bière — Apples — Morges 1885. A.: Helvetiakopf n. r. — Confédération Hélvétique. Vieuxmaire. — R.: Souvenir de l'inauguration du chemin de fer de Bière. — Apples — Morges, 29, 30 Juin 1895.

274) 40 mm. Photogr. Jacot. Besançon – Neuschatel 1884. A.: Mercur in Wolken über gebirgiger Gegend. 2 Wappen. Progrès Industrie f. Jacot. — R.: Ouverture le 4 Août 1884. Besançon — Morleau — Locle — Chaux de fonds — Neufschatel.

275) 33 mm. Weissmetall. A.: Kopf n. r. — Dr. Th. Sourbeck, Generalsecretär des V. S. E. A. (Verein schweizerischer Eisenbahnarbeiter.) — R.: Flügelrad auf Schienen, darüber Kreuz, Erinnerung an den schweizerischen Eisenbahnertag 16. Februar 1896. Aarau.

276) und 277) 24 mm. Aluminium- und Messingmarke mit Oehr. A.: Wappenschild mit Inschrift: Liberté et patrie, unterhalb Kranzgewinde. — R.: Inauguration du Tramway Electrique Roll-Gimel. 1. October 1898.

Spanien.

Die wenigen vorhandenen Stücke sind interessant. Eines zeigt die Einweihung der Bahn und Locomotive durch Bischöfe und geistliche Assistenz; bei einem andern weicht die Zeichnung vom gewöhnlichen Typus gänzlich ab. Die Locomotive ist nämlich von vorne sichtbar und mit allegorischen Figuren besetzt.

278) 53 mm. Kupfer. Lorenzale et Jubany. Barzelona Mataro 1848. A.: Zug n. r. Weihescene. — Nihil Ipsâ velocius. Lorenzale d. Jubany g. — Inaugurata die XXVIII Octobris anni 1848. — R.: 8 Zeilen. — Optimae Societati quae prima in Hispaniâ Viam

ferream ad Yllurum usque ducentem summo labore vigiliis sumptibusque construere fecit Barzinonensis Senatus hoc civium laudis et grati animi pignus D. O. C.

279) 35 mm. Blei. Nordbahn. A.: Gekröntes Wappenschild zwischen Lorbeer und Palmzweig Valladolid *1856*. Inauguracion del ferro — carril del Norte. — R.: Locomotive auf Viaduct.

280) 60 mm. Kupfer. J. Esteban Lozano. Madrid-Ciudad Real 1879. A.: Locomotive n. vorwärts, auf der Brust stehen Mercur und Industrie. — G. R. B. Nr. 102. J. Esteban Lozano Grab. Inauguracion de la Linea directa de Madrid a Ciudad Real 3. de Febrero de 1879. — R.: Doppeladler mit 3 Wappen, unten J. E. L. Construida en catorce meses. Sin subvencion del Estado. Longitud. 170 Kilometros.

Türkei.

281) 36 mm. Kupfer. 6 mm dick. Hart. Türkische Eisenbahnen. 1855. A.: Brustbild n. v. Abdul Medjid. Khan, Empereur des Ottomanes. Hart f. — R.: Locomotive n. r. Unten Füllhorn. Elle unit les peuples. Décret Empériale 9 Septembre 1855.

282) 35 mm. Silber. Kenning. Smyrna—Aïdin. A.: Thugra, 1280. — R.: Locomotive n. r. Kenning. London. Türkische Schrift.

Afrika.

Transvaal.

283) 44 mm. Kupfer. Menger. Delagoa-Bahn 1895. A.: Kopf n. l. (Ohm Paul Krüger.) Opening van den Delagoabaai Spoorweg. J. P. M. Menger f. — R.: Flügelrad, darüber 1895. J. P. M. M. f. Neederlandsche Zuid — Afrikanische Spoorweg Maatschappij.

Amerika.

Obzwar in Amerika die Locomotive als Symbol sehr häufig auf Medaillen zu sehen ist, findet sich die eigentliche Eisenbahnmedaille jenseits des Oceans nicht zahlreich vor.

Vereinigte Staaten von Nordamerika.

284) 45 mm. Kupfer. Barber. Pacificbahn. 1869. A.: Kopf n. r. Presidency of U. S. Grant. The oceans united by Railway. May 10. 1869. — R.: Landschaft mit Zug n. r. Every mountain shall be made low. Medal Series of the U. S. Mint. W. Barber f. J. Pollock Director.

Argentina.

285) 14 mm. Silber. — Kleinste Medaille! A.: Weiblicher Kopf n. l., Sterne, Repub. Argenti. — R.: Zug n. l., Sonne. Inauguracion der ferro Carril.

286) 43 mm. Zinn. Santiago. Caccia. Rosario — Cordoba. 1863. A.: Wappen. A La Republica Argentina Salud. — Presidencia del General Mitre. — R.: Locomotive n. r. Inaug. del ferro carril del Rosario a Cordoba. 1863. Linea Central Argentiua. Santiago Caccia Grabo.

287) 58 mm. Photogr. Bordes Père. — Oeste-Bahn 1866. A.: Figur mit Wappen, Lanze und Emblemen. Locomotive n. r. Bordes Père f. — Republica Argentina en Union y Libertad. — R.: 8 Zeilen Schrift und Umschrift: Gobernador Damariano Saavedra. An 1866. — — .... La Provincia de Buenos Aires con sus recursos proprios termino la seccion del Ferro Carril del Oeste de la Ciudad de Buenos Aires a Chivilcoy 160 Kilometros.

288) 31 mm. Silber. galv. Sehr roh. Galguay. 1866. A.: Locomotive n. r. Ferro Carril. Primer entreriano. — R.: Sonne. 9 de Julio de 1866. — Qualeguay.

289) 28 mm. Silber. — Grande. — Buenos—Ayres Rosario. 1873. A.: 2 Fahnen (Argentina und England) über gekreuzten Händen. Buenos Aires Abril 23. de 1873. R. Grande. — R.: Locomotive n. l. »Union«. Inauguration del ferro Carril al Rosario.

290) 41 mm. Kupfer. — Grande. 1882. — 25. Jahresfeier der Oestebahn. A.: Locomotive n. r. R. Grande. Ferro Carril del Oeste, Vigesimo Quinto Aniversario. — R.: Gobernador Dardo Rocha. Provincia de Buenos Aires. Wappen. — Inauguration de la Linea hasta el Pergamino 30 de Agosto 1882.

291) 38 mm. Kupfer. Grande 1885. Andenbahn (Rosa 318). A.: Inauguracion del Ferro Carril Andino. Wappen. Unten: Abril de 1885. Grande. — R.: 6 Zeilen Schrift ohne Wappen.

292) 41 mm. Kupfer, J. Domingo 1885. Andenbahn. A.: 2 Wappen. J. Domingo. Exposicion interprovincial Mendoza 1885. — R.: Locomotive n. r. Landschaft. Inauguracion del ferro carril Andino.

Bolivia.

293) 37/43 Silber. Abbildung. Oval. Erste Eisenbahn, 1892. A.: Wappen, Republica Boliviana, 8 Sterne. — R.: Zweige. Homenaje nacional al Dr. Aniceto Arce Iniciador del Primer. Ferro Carril Boliviano. Abril 17. 1892.

Brasilien.

294) 60 mm. Kupfer. Chr. Luster. 29. März 1858. — Einweihung der Eisenbahn durch Dom Pedro II. — A.: Kopf n. l. Dom Pedro Segundo Imperador do Brazil. — Chr. Luster. — R.: Estrada de ferro de D. Pedro II. Stern. Locomotive n. l. mit Brazil, darüber: Inaugurada em 29 de Março de 1858. Gravada e cunhada pela — caza da moeda 1858.

Canada.

295) 51 mm. Zinn. A. Hoffnung. Victoriabrücke der grossen Trunk-Eisenbahn. Canada. 1860. A.: Engl. Wappen über grosser Brücke. The Victoria Bridge medal. Grand trunk Railway of Canada etc. 1860. — R.: 3 Köpfe in Kreisen und Wappen. Biber. Schrift. A. Hoffnung. Montreal.

296) 44 mm. Kupfer, galv. Victoria-Brücke 1860. A.: Kopf en face. H. R. H. the Prince of Wales. Born. 9. Nov. 1841. — R.: Brücke mit Zug. Opened by the Prince of Wales. 1860. — Victoria Bridge Montreal.

297) 45 mm. Abbildung. Verdienstmedaille. Kopf von Richard Trewithik A.: Kopf n. l. Grand Trunk Railway Company of Canada Richard. Trewithik. — R.: Presented by the Directors to.....for General Efficience and good conduct during the Year.

Chile und Peru.

298) 56 mm. Silber Juan Bainville. 1863. Henry Meiggs. A.: Kopf n. l. Enrique Meiggs. Juan Bainville s. — R.: Umschrift: Ad E. Meiggs contratista y constructor de los ferro carriles del Sur y de Valparaiso. — Lorbeerzweig und 7 Zeilen: El Pueblo de Santiago testimonio de su alto Aprecio. Setiembre 18 de 1863.

299) 58 mm. Kupfer. Wyon. Varrugas-Viaduct u. Henry Meiggs. A.: Kopf n. r. Henry Meiggs., J. S. & A. B. Wyon sc. Tiffany & Co. N. Y. — R.: Viaduct mit Zug. Viaducto de Varrugas. J. S. & A. B. Wyon sc. Tiffany & Co. N. Y. — Dies ist eine besonders interessante Medaille, denn sie zeigt den höchsten Eisenbahn-Viaduct der Welt und das Bildnis des Unternehmers, welcher dieses kühne — seither allerdings wieder zusammengestürzte — Bauwerk ausgeführt hat.

300) 38 mm. Silber. — Mejia – Arequipa. (Peru) 1868. A.: Locomotive n. r. vor Berg. Ferro Carril de Mejia a Arequipa. Decretado el 30 de Abril de 1868. — R.: Umschrift und 10 Zeilen Schrift: Namen der Behörden.

301) 38 mm. Silber. C. Bryant. Pasco 1869. (Peru.) A.: Locomotive n. r. vor Bergen. Ferro Carril Mineral de Pasco. Contratistas Wyman y Harrison. C. Bryant Lima. — R.: Umschrift in 2 Kreisen, 7 Zeilen. Namen der Behörden. Se inauguro la obra el 1° de Junio 1869.

302) 38 mm. Silber. C. E. Bryant. Pisco a Yca (Peru) 1869. A.: Locomotive n. r. Landschaft mit Hafen. Ferro Carril de Pisco a Yca. Jose F. Canevaro Concessionario. C. E. Bryant. Lima. — R.: Umschrift in 2 Kreisen. 6 Zeilen. Namen der Behörden. Se Inaugura la obra el 18 de Julio de 1869.

303) 51 mm. Silber. C. E. Bryant. Callao a la Oroya (Peru) 1870. A.: Zug n. r. Landschaft mit Kirche. C. E. Bryant Lima. Ferro Carril Central Trasandino seccion del Callao a la Oroya. Injeniero en jefe E. Melinowski Contratista Enrique Meiggs. — R.: Dreifache Umschrift und 15 Zeilen. Namen der Behörden etc. el 1° de Enero de 1870.

304) 51 mm. Silber. C. E. Bryant. Arequipo a Puno (Peru) 1870. A.: Zug n. r. auf Viaduct in Berglandschaft. C. E. Bryant. Lima, Ferro Carril — Trasandino de Arequipa a Puno. Ingeniero e Jefe

J. L. Thorndyke. Contratista Enrique Meiggs. — R.: Zweifache Umschrift und 19 Zeilen. Namen der Behörden etc. el 29 de Enero de 1870.

305) 51 mm. Silber. Station und Hafen von Callao. 1870 (Peru.) A.: Vogelperspective des Hafens und der Station von Callao. Muelle darsena y Malecon Callao Junio 6 de 1870. — R.: Namen der Behörden etc.

306) 23 mm. Silber. C. E. B (ryant). Mollendo Arequipa (Peru) 1871. A.: Locomotive n. r. Schrift im Bande: C. E. B. Ferro Carril de Mollendoa Arequipa. — R.: 7 Zeilen. Decretado en 30 de Abril de 1868. Inaugurosa en 1 Enera de 1871.

307) 60 mm. Silber. C. E. Bryant. Lima. A.: Ingenieur-Werkzeuge innerhalb eines Kreises (Kette). Zweifache Umschrift: A Don Enrique Meiggs. Arequipa Puno Oroya. 1 de Enero de 1871. El Querpo de ingenieros. — R.: Umschrift und 5 Zeilen. Namen der Ingenieure. — Diese Medaille wurde zu Ehren Enrique Meiggs, des Erbauers der Anden-Bahnstrecke Arequipa—Puno Croya, welche die höchst gelegene der Welt ist (4470 m ü. d. M.). anlässlich ihrer am 1. Jänner 1871 stattgehabten Eröffnung geprägt und demselben von der Corporation der Ingenieure gewidmet.

308) 51 mm. Silber. Bryant Iquique a la Noria. (Chile, früher Peru.) 1871. A.: Zug auf einer Curve vor Bergen. C. E. Bryant Lima. Ferro Caril de Iquique a la Noria Empresarios Montero Hermanos etc. — R.: 15 Zeilen. Se Inauguro el 28 de Julio de 1871 etc.

309) 23 mm. Silber, galv. Iquique a la Noria. 1871. (Chile, früher Peru.) A.: Locomotive n. r. Inaugurosa el 28 de Julio 1871. Ferro Carril de Iquique a la Noria. — R.: 4 Zeilen und Umschrift, Namen der Behörden.

310) 38 mm. Silber. Bryant. Huacho—Sayan 1872. A.: Ingenieur-Werkzeuge. Ferro Carril de Huacho a Sayan. Decretado el 24 de Enero de 1872. — R.: 6 Zeilen Schrift und Umschrift mit Namen der Behörden. C. E. Bryant.

311) 30 mm. Silber. Trasandinobahn 1889. A.: Fontaine, Wappen mit Locomotive und Tunnel, Gascandelaber, Fabriksgebäude, darüber Stern. — Ferro Carril Trasandino Gas Agua Potable. Los Andes. — R.: 6 Zeilen: Inaugurados—por S. E. el Presidente — de la Republica — Sr. José Manuel Balmaceda — 5 de Abril de 1889 — Chile.

312) 38 mm. Silber (25 g). Abbildung. Lima, Tramway Eröffnung 1878. A.: Tramwaywagen. Tramways de Lima. — R.: Inauguration 24 de Marza de 1878.

Cuba.

313) 51 mm. Zinn, galv. Lovett. Matanzas 1858. A.: Ansicht des Stationgebäudes. Junio de 1858. G. H. Lovett. N. Y. — R.: Inauguration de ferro carril de la Bahia de la Habana a Mantanzas. Lovett. N. York.

Guatemala.

314) 20 mm. Silber. Erste Locomotive Guatemala 1884. A.: Locomotive n. r. mit: Guatem. S. José. J. Rufino Barrios a los Guatemalticos. — R.: 1ᴬ Locomotora en la capital. 19 de Julio 1884.

Mexico.

315) 46 mm. Kupfer, galv. Mexicanische Eisenbahn 1855. A.: Locomotive n. r. Privilegio de los Sres. Mosso Hermanos y Cᴬ Mexico 1855. — R.: Primei camino de fierro etc. in 12 Linien.

Australien.

316) 35 mm. Photog. Sydney-Eisenbahn 1855. A.: To commemorathe the opening of the Sydney Railway 26. September 1855. — R.: Australian tea mart. Sydney, Hanks an Lloyd.

III. Eisenbahn-Marken.

Die Eisenbahnmarken bilden eine eigene, erst in der Errichtung begriffene Abtheilung der Sammlung und kann diese daher noch lange nicht Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Die älteste der bis jetzt vorliegenden Marken ist eine von der Jütisch-Fünen'schen Bahn in Dänemark am 31. August 1865 ausgegebene, die jüngste hingegen die bei den k. k. österr. Staatsbahnen im Juni 1898 eingeführte Paketmarke. Die Verwendung der Marken ist eine sehr verschiedene; dieselben gliedern sich hauptsächlich in: Paketmarken, Frankaturmarken für Frachtbriefe, Abrechnungsmarken und in England noch in Zeitungsabonnement- und Zeitungsbericht-Marken. In Oesterreich bestehen auch Freikartenmarken.

Die ersterwähnten, im eigentlichen Eisenbahnverkehre verwendeten Marken dienen (ähnlich wie die Briefmarken) als Mittel zur Entrichtung der betreffenden Gebühr und zugleich als Bescheinigung der geleisteten Zahlung; ihre Abstempelung, Durchlochung etc. benimmt ihnen den Werth und gibt ihnen dafür die Eigenschaft der Quittung; sie ermöglichen es also, ihre Verwendung räumlich und zeitlich von der Geldgebahrung (Cassaführung, Buchung etc.) zu trennen, und erleichtern die Controle, weil sie an der Sendung verbleiben und Gebühr und Quittung zugleich vor Auge führen. Bis jetzt finden die Paketmarken hauptsächlich im Kleingüterdienste Verwendung. Die nach bestimmten, möglichst einfachen und einheitlichen Tarifsätzen markirten Pakete können auf jeder Station (Haltestelle) der betreffenden Bahn ohne Frachtbrief und auch ohne Dazwischenkunft der Expeditsbeamten aufgegeben werden.

Wo nicht, wie z. B. in Dänemark, ein Transitverband für das Markenwesen besteht, ist jedoch die Beförderung markirter Sendungen auf die eigene Bahn, bezw. den Localverkehr derselben beschränkt. Bei dem vorerwähnten Verbande findet keine Abrechnung statt; jede Aufgabebahn behält ihre Einnahmen.

Die Frankaturmarken, gleichfalls in Dänemark eingeführt, dienen zur Frankirung der Güter-Frachtbriefe von Seite der Versender und erleichtern die Aufgabe in Haltestellen oder kleinen Stationen, die nicht mit Gütercassen ausgestattet sind.

Interne Abrechnungsmarken werden von der Lolland-Falster Bahn zur Antheilsausscheidung der auf ihre Maribo-Bandholm Linie entfallenden Beträge verwendet.

Mit den englischen Zeitungsmarken der Eisenbahnen können entweder die Tagesblätter für bestimmte Abonnenten, u. zw. Station restante versendet oder Pakete von Zeitungen, Placaten, Eisenbahnbüchern etc. zu billigen Tarifen befördert werden; hiezu ist jedoch ein besonderes Abonnement erforderlich.

Eine Gattung der Zeitungsbericht-Marken (News Correspondence) dient für die Beförderung von Expressbriefen durch das Zugspersonal.

Die in Oesterreich gebräuchlichen sogenannten Freikarten-Marken dienen zur Entrichtung der Ausfertigungsgebühr für die zur freien oder ermässigten Fahrt berechtigenden Karten. Der bezügliche Erlös fliesst den Versorgungs-Instituten oder auch (wie bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen) den Betriebseinnahmen zu.

Blatt Nr. 1. Paketmarke (grün) der Jütisch-Fünen'schen Bahn in Dänemark: Die älteste Paketmarke (August 1865) für ein Paket unter 5 Pfund auf 10 Meilen.

Ebensolche Marke (roth) aus dem Jahre 1872.

Vier Frankaturmarken der Lollands-Falster Eisenbahn in Dänemark aus dem Jahre 1874 zu 5 und 50 Öre, bezw. 1 und 4 Kronen.

Vier ebensolche Marken der Zweigbahn Maribo-Bandholm aus dem Jahre 1876.

Drei Paketmarken (violett) zu 16 und 20 Öre der Lollands-Falster Eisenbahn aus dem Jahre 1866 für Pakete bis 10 Pfund.

Vier Paketmarken der dänischen Staatsbahnen (blau) à 20 Öre; je zwei Stück aus den Jahren 1875 und 1884 für Pakete bis 10 Pfund.

Paketmarke (grün) der Ostseeländischen Eisenbahn in Dänemark aus dem Jahre 1875; Preis 20 Öre für Pakete bis 10 Pfund.

Ebensolche Marke (dunkelgrün) der Hads-Herreds Eisenbahn in Dänemark aus dem Jahre 1884.

Ebensolche Marke (roth) der Nordfünen'schen Eisenbahn in Dänemark aus dem Jahre 1882.

Vier ebensolche Marken (grün) der Südfünen'schen Eisenbahn in Dänemark; je zwei Stück aus den Jahren 1876 und 1883.

Drei Frankaturmarken (roth zu 5 Öre, blau zu 50 Öre, gelb zu 1 Krone) der Südfünen'schen Eisenbahn, seit dem Jahre 1865.

Blatt Nr. 2. Drei Paketmarken (braun zu 5 Öre, grün zu 10 Öre, roth zu 20 Öre) der Vemb-Lemvig Eisenbahn in Dänemark, seit dem Jahre 1879 für Pakete bis 2, 5 und 10 Pfund.

Vier ebensolche Marken (roth zu 10 Öre) der Hads-Ning-Herreders, der Veile-Vardel, der Veile-Give und (violett) der Horsens-Torring-Eisenbahn in Dänemark.

Vier Paketmarken (grün zu 5 Öre, blau zu 15 Öre, roth zu 20 Öre) der Horsens-Juelminde Eisenbahn in Dänemark aus dem Jahre 1884.

Drei ebensolche Marken (roth zu 20 Öre) der Kallehave, der Skagen und der Gribskow Eisenbahn in Dänemark.

Sieben ebensolche Marken in verschiedenen Farben (zu 1, 2, 5, 10, 20, 50 Öre und 2 Kronen) der Graested Eisenbahn in Dänemark vom Jahre 1880.

Zehn Paket- und Frachtbrief-Frankaturmarken in verschiedenen Farben (zu 10 bis 80 Öre und 1 bis 10 Kronen) der Randers-Hadsund Eisenbahn in Dänemark aus dem Jahre 1883.

Blatt Nr. 3. Sechs Zeitungs-Paketmarken verschiedener englischer Eisenbahnen seit 1884.

Fünf ebensolche Marken (grün) von 1 Penny bis 1 Shilling seit 1884. der Great-Northern Eisenbahn in England.

Eine Kreuzband-Paketmarke der Highland Eisenbahn in England.

Eine Paketmarke, seit 1865 bei ca. 100 englischen Eisenbahn-Unternehmungen eingeführt.

Vier Zeitungsbericht-Marken, 1890—1891 bei verschiedenen Eisenbahnen eingeführt.

Vier Zeitungsabonnements-Marken, eingeführt bei verschiedenen englischen Eisenbahnen.

Blatt Nr. 4. Drei Paketmarken in verschiedenen Farben (zu $^1/_2$ bis 1 Penny) der Victoria-Eisenbahn in Australien, aus den Jahren 1877 und 1887.

Vier Paketmarken in verschiedenen Farben (zu 3 und 6 Penny, 1 und 3 Shilling) der New-South-Wales-Eisenbahn in Australien seit dem Jahre 1871.

Vier Zeitungs- und Paket-Marken in verschiedenen Farben (zu 1, 3, 6 Penny und 1 Shilling) der Queensland-Eisenbahn in Australien.

Fünf Paketmarken in verschiedenen Farben (zu $^1/_2$ bis 6 Pence) der Süd-Australischen Eisenbahn seit dem Jahre 1886.

Drei Zeitungs-Paketmarken ($^1/_2$ bis 2 Pence) der Neu-Seeland-Eisenbahn seit dem Jahre 1890.

Eine Paketmarke (grün, zu 1 Penny) der Capland-Eisenbahn aus dem Jahre 1876.

Eine ebensolche Marke (violett zu 5 Pence) der Natal-Eisenbahn.

Couvert zur portofreien Eisenbahndienst-Correspondenz der Neu-Süd-Wales-Eisenbahn in Südaustralien aus den 1890er Jahren. Solche Couverts sind den Eisenbahn-Frankirungs-Marken gleichgehalten.

Blatt Nr. 5. Drei Paketmarken (dreieckig in verschiedenen Farben zu 25, 30 und 40 Penny) der Borgo-Kervo Eisenbahnen in Finnland aus dem Jahre 1876.

Zweiundzwanzig Paketmarken für finnischen und russischen Frachtantheil (in verschiedenen Farben und von verschiedenen Werthen) der Hangö-Hyo Eisenbahn und der finnländischen Staatsbahnen aus der Zeit von 1881—1888.

Vier Frachtbrief-Stempelmarken, russische und finnländische.

Zwei Aviso-Marken (dem Frachtbrief aufzukleben) russisch und finnländisch.

Blatt Nr. 6. Fünfzehn Belgische Paket-Eisenbahnmarken in verschiedenen Farben und von verschiedenen Werthen aus der Zeit seit 1879.

Fünf Paketmarken der Norwegischen Staatsbahnen in verschiedenen Farben (zu 5, 10, 50, 100 und 500 Öre) aus dem Jahre 1882.

Zwei ebensolche Marken (blau zu 2 und roth zu 4 Shilling) der Throndiem-Störne-Eisenbahn in Norwegen aus dem Jahre 1896.

Eine ebensolche Marke (weiss, blaugerändert, zu 5 Öre) der Cimbrisham-Fornelille-Eisenbahn in Schweden, aus dem Jahre 1892.

Eine ebensolche Marke (weiss, gelbgerändert, zu 5 Öre) der Gard-Harads-Eisenbahn in Schweden aus dem Jahre 1887.

Eine ebensolche Marke (weiss, schwarzgerändert zu 5 Öre) der Smaalens Eisenbahn in Norwegen aus dem Jahre 1881.

Eine französische Eisenbahnrecepisse-Stempelmarke aus der Zeit des zweiten Kaiserreiches.

Eine schweizerische Frachtbrief-Stempelmarke aus dem Jahre 1887.

Eine Frankaturmarke aus Guatemala (1886).

Eine Localpostmarke der Kustendje-Czernawoda-Eisenbahn aus dem Jahre 1867.

Blatt Nr. 7. Eine Eisenbahn-Paketadresse nebst zwei zugehörigen Marken, in Verwendung bei der Hessischen Ludwigsbahn seit 1876.

Vier Express-Paketmarken in verschiedenen Farben (zu 5, 10, 25 und 50 Pf.) der grossherzoglich Badischen Staatseisenbahn vom Jahre 1896. Hiezu auch sechs Probedrucke solcher Marken.

Acht Frankaturmarken, verschiedenfarbig, zu 10 Pf. bis 10 Mark der Schleswig-Angler Eisenbahn aus dem Jahre 1883.

Blatt Nr. 8. Zehn Marken zu Aufzahlungen auf Freikarten oder Fahrkarten zu ermässigten Preisen in verschiedenen Farben und von verschiedenen Werthen in Verwendung bei der k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Acht rumänische Gepäcksmarken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (zu 50 bis 600 Centimes).

Drei Budapester Donaufahrt-Marken (zu 5, 6 und 10 kr.).

Zwei Wiener Donaucanal-Marken zu Nachzahlungen auf den Schiffen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (blau zu 3 kr., roth zu 10 kr.).

Fünf Schiff-Correspondenzmarken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, verschiedenfarbig.

Eine ebensolche Auslandmarke (violett).

Neun Gepäck-Controlmarken der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, verschiedenfarbig für die Strecke Galatz—Braila, Kalaras—Silistria und Ostrow—Silistria.

Vier Suez-Canal-Postmarken, verschiedenfarbig.

Blatt Nr. 9. Elf Freikarten-Ausfertigungsmarken der Südbahn, verschiedenfarbig von 20 kr. bis fl. 1, mit deutschem und ungarischem Text. Der Erlös für diese Marken fliesst dem Pensionsfonde zu.

Zwölf Freikarten-Ausfertigungsmarken der Staatseisenbahn-Gesellschaft, verschiedenfarbig von 10 kr. bis fl. 1 mit deutschem und ungarischem Text. Der Erlös für diese Marken fliesst dem Pensionsfonde zu.

Vier Marken-Falsificate von Elb in Dresden, verschiedenfarbig von 3 bis 20 kr. und lautend auf die Galiz. Carl Ludwigbahn.

Eine Frankaturmarke der k. k. österr. Staatsbahnen (weiss mit rothem Rande zu 50 Heller) eingeführt im Juli 1898 und dient zur Frankirung der Frachtgebühren für die Beförderung eines Collo ermässigten Eilgutes im Gewichte bis zu 10 kg auf Entfernungen bis 330 km, oder eines solchen Collo im Gewichte

über 10 kg bis 20 kg auf Entfernungen bis 160 km. Diese Marke ist mit einem Coupon versehen, welcher dem Absender (von der Aufgabsstelle) als Aufnahmsbescheinigung eingehändigt wird.

Drei Probedrucke solcher Marken.

Blatt Nr. 10. Zwei Werthmarken zur Ausfertigung von Fahrbegünstigungs-Anweisungen der k. k. Staatsbahnen, u. zw. blau zu 50 kr., roth zu 1 Krone; die letztere Marke ist an Stelle der früheren am 1. Jänner 1898 eingeführt worden.

Eine Frankaturmarke der Eisenbahn Wien-Aspang (weiss mit rothem Rande zu 50 Heller) eingeführt am 1. December 1898 zur Vorausbezahlung der Gebühren für die Beförderung von Eilgutstücken bis zu 20 kg in beliebigen Stationsverbindungen des eigenen Localverkehres. Der abzutrennende Coupon dient als Aufnahmsbescheinigung für den Aufgeber oder auch zur Anbringung auf den Benachrichtigungskarten an den Empfänger eines »bahnlagernd« aufgegebenen Gutes.

Ein Muster einer solchen Benachrichtigungskarte (Post-Correspondenzkarte).

Anhang III.

Eisenbahn-Reclamewesen.

Sammlung von illustrirten österreichischen und fremdländischen Eisenbahnplacaten, Reisebüchern, Karten, Fahrplänen und sonstigen Eisenbahn-Reclamemitteln, derzeit 204 Stücke (noch in der Ansammlung begriffen).

Nachtrag.

(Während der Drucklegung des Kataloges neu hinzugekommene Museums-Objecte.)

Vom Beginne der Eisenbahnen im Jahre 1824 bis zur Veräusserung der ersten Staatsbahnen, Mitte der Fünfziger-Jahre.

1448)—1449) Zwei Ankündigungen (in Rahmen) des »ständisch-technischen« Uhrmachers und Mechanicus Joseph Božek in Prag, deren eine die Vorführung des von ihm gebauten Dampfwagens (1815), die zweite hingegen die Schaustellung und Erprobung sowohl des Dampfwagens als auch des, gleichfalls von Božek gebauten »grossen« Dampfschiffes (1817) im Bubentscher Thiergarten betrifft. Die letztere, vom 1. Juni 1817 datirende Ankündigung ist mit Abbildungen der genannten Fahrzeuge ausgestattet.

* * *

1450) Bild (in Rahmen): Die »Brigittenauer Eisenbahn in Wien«. Um das am 1. Juni 1834 in der Brigittenau eröffnete Vergnügungs-Etablissement »Colosseum« leichter zugänglich zu machen, liess der Besitzer desselben eine vom Anfange des Augartens (nach anderen Angaben sogar vom linksseitigen Donauquai am Rothen Thurm) bis in die Gegend der heutigen Wallensteinstrasse reichende Eisenbahn herstellen, welche im Juni 1840 eröffnet und mit Pferden betrieben wurde. Ein Pferd soll angeblich zwei Wagen befördert haben, u. zw. in der Weise, dass es den einen zog, den anderen aber vor sich hinschob. Die Züge verkehrten von 2 Uhr Nachmittags an, in viertelstündigen Intervallen, bis spät Abends in beiden Richtungen. Der Fahrpreis betrug

6 Kreuzer C. M. (20 Heller). Im August 1840 gelangte ein Abonnement zur Einführung, dessen Antheilnehmer das Recht zur täglichen freien Hin- und Rückfahrt auf der Bahn und sämmtlichen Belustigungen im Colosseum »mit Inbegriff des Billardspieles« erwarben. Das Abonnement kostete für eine Person je nach der Wahl der I. oder II. Wagenclasse fl. 4 oder fl. 5 C. Mz. Nichtsdestoweniger ging das Etablissement an Ertraglosigkeit zu Grunde und mit ihm endete auch der Bestand der Eisenbahn. »Der letzte Tag im Colosseum« fand — unter Mitwirkung des Volkssängers Moser und der Musik-Capelle Josef Lanner's — Sonntag den 25. September 1842 statt. Die in der »Wiener Zeitung« vom 30. September 1842 für den 3. October angekündigte freiwillige Versteigerung des »Colosseums« zählt unter den zum Verkaufe gelangenden Fahrnissen auch eine Eisenbahn auf.

* * *

1451) Mappe mit neun 1840—1842 von Negrelli gezeichneten Plänen für verschiedene kleinere Brücken der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

1452)—1453) Zwei Verträge zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Alois Negrelli, abgeschlossen anlässlich dessen Ernennung zum General-Inspector jener Bahn am 22. Februar 1840, bezw. anlässlich der Lösung eben dieses Vertrages am 9. November 1847.

1454) Gedenkblatt (in Rahmen): »Zur Erinnerung an das Freudenfest in Prerau am Tage der feyerlichen Eröffnungsfahrt auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Hradisch über Prerau nach Olmütz.« Dasselbe enthält ein von Arabesken eingefasstes und mit kalligraphischer Ueberschrift ausgestattetes Sinngedicht, oberhalb dessen der Bahnhof Prerau sowie ein eben einfahrender, von der Bevölkerung begrüsster Zug und — über dem Ganzen schwebend — der von einem segenspendenden Engel begleitete Geist der Zeit abgebildet sind. — Das Blatt stammt aus der Lithographie von Skarnitzl & Domek in Olmütz. (Zur Klarstellung des Wortlautes der Ueberschrift sei hier beigefügt, dass die damalige Eröffnungsfahrt am 17. October 1841 in Wien ihren Ausgang genommen, die Reihe der Festlichkeiten jedoch in Hradisch begonnen hat.)

1455) Lebenslängliche Freikarte für »den k. k. Rath Herrn Alois Negrelli nebst seiner Frau Gemahlin und Kindern« giltig auf

der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und ihren Flügelbahnen, kalligraphisch ausgefertigt auf Pergament am 9. November 1847 (beiliegend das Uebermittlungsschreiben).

1456) Mappe, enthaltend eine Zeichnung der Ueberführung der Brünner Chaussée über die dortigen Bahnanlagen, herstammend aus dem Jahre 1843 und wahrscheinlich von A. Negrelli.

1457) Mappe mit handgezeichnetem »Situations-Plan des Wiener Bahnhofes der k. k. ausschliesslich priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn«. Die Zeichnung (Oleat), welche insbesonders die Einfachheit und geringe Ausdehnung der damaligen Anlage jenes Bahnhofes vor Augen führt, ist vom December 1847 datirt und von dem k. k. Ingenieur A. Schädiwy unterfertigt.

1458) Bild (in Rahmen): Veranschaulichung des von 1845—1877 auf den österr. Eisenbahnen in Anwendung gestandenen Korbsignales; farbige Handzeichnung (Aquarell, 58 × 40), ausgeführt nach alten Skizzen i. J. 1902 von dem Kanzlisten der k. k. österr. Staatsbahnen, Carl Bergmayer. — Auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn waren die bei Bahnkrümmungen postirten Wächter bereits 1845 mit der gedachten Signalisirungs-Einrichtung versehen, welche jedoch damals nur bei den in der Richtung nach Wien verkehrenden Zügen bethätigt wurde. Die allgemeine Einführung der Maste mit hinaufziehbaren Körben (in der Nacht Laternen) begann circa 1847 und es blieb diese Art optischer Signalisirung auch noch in Anwendung, als schon die 1854 am Semmering und 1857 auf den Karststrecken der k. k. südlichen Staatsbahn zuerst eingeführten elektrischen Glockensignale weite Verbreitung gefunden hatten. So z. B. wurden die 1868—1872 eröffnete Kaiser Franz Josef-Bahn ausschliesslich und auch die ungefähr zur selben Zeit dem Betriebe übergebenen Strecken der österr. Nordwestbahn noch theilweise mit Korbsignalen ausgerüstet. Selbst die am 16. Juni 1872 erflossene, einheitliche Signalvorschrift, welche für die Zwecke der optischen Signalisirung Maste mit zwei beweglichen Armen anordnete, erklärte die Korbsignale noch für zulässig. Erst als die Signalordnung vom 10. Februar (in Kraft getreten am 1. Juli) 1877 die optischen Streckensignale völlig aufhob, kamen auch die Korbsignale im Allgemeinen gänzlich ausser Gebrauch. Ausnahmsweise sollen dieselben aber

immerhin noch an einzelnen Punkten fortbestanden haben. — Auf eingeleisigen Strecken bedeutete Ein Korb am Maste, dass ein Zug in der Richtung von Wien kommt; zwei untereinander hängende Körbe meldeten den Verkehr eines Zuges in der Richtung nach Wien; das auf dem Bilde veranschaulichte Signal besagte: eine Hilfsmaschine soll kommen in der Richtung »nach Wien«; je Ein Korb auf beiden Seiten des Mastes hatte die Bedeutung desselben Hilfssignales für die Richtung »von Wien«. Für doppelgeleisige Strecken bestanden andere Combinationen. Die ersterwähnten Signale wurden anfangs überhaupt nicht gegeben. Ein aufgezogener Korb avisirte den Verkehr eines Zuges am unrechten Geleise »von Wien«; zwei untereinander hängende Körbe signalisirten ein Gleiches für die Richtung »nach Wien« etc. etc.

1459) Signalkorb, roth angestrichen, Höhe 70 cm, Durchmesser 65 cm, herrührend von einem der in voriger Nummer näher besprochenen optischen Streckensignale, welche ab 1845 mehr als dreissig Jahre hindurch auf den österreichischen Eisenbahnen bestanden haben. (Geschenk des Museumsleiters Herrn k. k. Hofrathes Ignaz Konta.)

1460) Fahrbillet IV. Classe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, ausgegeben an einem 24. August der Vierziger-Jahre von der Station Lundenburg zur Fahrt nach Wien. Die Vorderseite des Billets enthält insbesondere: Die Angabe des Fahrpreises (1 fl. 6 kr.), den Zugsstempel und folgenden Vermerk: »Die Reisenden werden ersucht sich 15 Minuten vor der Abgangsstunde in der Station einzufinden. — Dieses Billet ist auf jeder Station dem Conducteur vorzuzeigen und auf der vorletzten Station an ihn abzugeben.« — Eine textliche Mittheilung auf der Rückseite besagt, dass jedem Reisenden gestattet ist, 40 Pfund leicht unterzubringendes Gepäck mitzunehmen und dass »der Schein nur für die bezeichnete Fahrt« Giltigkeit hat. — Interessant ist auch die, wahrscheinlich mit einer scharfkantigen Druckvorrichtung bewirkte Markirung des Billets. (Geschenk des Herrn kaiserl. Rathes Peter Friedr. Kupka, Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.)

* * *

1461) Baillie'sche Schneckenfeder (aus Blech gewunden); österreichische Erfindung aus dem Jahre 1847, erprobt zuerst bei der Wien-Gloggnitzer Bahn, und seither nicht nur bei den Zug- und Stossvorrichtungen aller Eisenbahnwagen des Erdballs, sondern (unter dem Namen Volut-, Evolut- und Schneckenfeder) auch anderweitig bei der Industrie in Anwendung. Der Erfinder John Baillie stammte aus England, war angeblich unter Haswell in der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Bahn thätig und späterhin Vorstand der Reparatur-Werkstätte der k. k. südöstlichen Staatsbahn in Pest.

1462) Beleuchtbare Wechselsignal-Scheibe, ersonnen ca. 1850 von Wolf Bender, Maschinen-Ingenieur der Wien-Gloggnitzer Bahn, und alsbald auf vielen Bahnen zur Einführung gelangt; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Das Signal besteht aus einer Laterne, an welcher Bleche angebracht sind, die sowohl in ihrer Form als auch in ihrem Anstriche die Gestalt eines Pfeiles zeigen. Zur Nachtzeit werden die Pfeilflächen sowohl direct von dem Lichte der Laterne, als auch durch die im Innern der letzteren vorhandenen Reflectoren gleichförmig beleuchtet. (Geschenk der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

* * *

1463) Situationsplan (in Schuber) mit der Trace Kralup — Lobositz der k. k. nördlichen Staatseisenbahn und den Varianten über die Wasserscheide bei Neudorf und über Weltrus; farbige Handzeichnung von Moering, wahrscheinlich aus dem Beginne der Vierziger-Jahre.

1464) Mappe mit drei Plänen von Ausweichplätzen für Stationen II. bis IV. Classe und mit drei Normalplänen für den Oberbau der k. k. nördlichen Staatsbahnen. Die ersterwähnten drei Pläne sind farbige Handzeichnungen von F. Kazda (s. Nr. 820) aus dem Jahre 1843.

1465) Heft, enthaltend eine »tabellarische Uebersicht über die Anlage und den Bau der k. k. Staatseisenbahn von Malomierschütz über Adamsthal bis Blansko«; kalligraphisch ausgefertigt von Valmagini im Jahre 1844, wahrscheinlich als eine Art Baufortschritts-Nachweisung.

1466) »Bezeichnung der auf der Bahnstrecke von Olmütz bis Pardubitz und von Pardubitz bis Prag vorkommenden bemerkenswerthen Baugegenstände«; theilweise in Zierschrift ausgeführtes Blatt, wahrscheinlich aus dem Jahre 1845.

1467) Mappe, enthaltend die Uebersichtskarte (2 Blätter) der ausgeführten Trace der k. k. nördl. Staatsbahn von der mähr. Grenze bis Pardubitz und von Pardubitz bis Prag; schöne farbige Handzeichnung von Anselm Minařzik aus dem Jahre 1845.

1468) Reclamekarte von Klinger's Hôtel in Marienbad, welche in ihrer Allonge auch eine kleine Karte von Deutschland mit den damals im Betrieb gestandenen Eisenbahnen und ein Verzeichnis der mit Benützung der Dampfschiffe und Eisenbahnen zur Verfügung stehenden Postrouten nach Marienbad enthält: aufgelegt bei Gottlieb Haase Söhne in Prag, ca. 1845—1847.

1469) »Reisekarte (gebunden) zum allgemeinen Gebrauche, sowie zur Uebersicht aller Eisenbahnen und der Dampfschiffahrts-Verbindungen in Oesterreich und ganz Deutschland, ferner ganz Belgien, Holland, der Schweiz und einem Theile von Frankreich, England und Italien«, mit Angabe der Distanzen etc., herausgegeben 1847 von R. A. Schulz bei Artaria & Comp. in Wien. (Geschenk des Inspectors Herrn Adolf Ausim.)

1470) »Ausweis über die Vertheilung der Einladungskarten zur Eröffnung der Prag-Dresdener Bahn. Wien. Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei 1851.« Die feierliche Eröffnung dieser Linie hat — unter Theilnahme des Erzherzogs Albrecht und des Handelsministers Carl Ritter von Bruck — am 6. April 1851 stattgefunden (vgl. Nr. 296). Die grosse Zahl (über 400) und der Rang der zu dieser Feier geladenen Persönlichkeiten (Diplomaten, Staatsbeamte, Functionäre der Gemeinde Wien, Eisenbahn-Directoren etc.) gibt Zeugnis von der hohen Bedeutung, welche dieser ersten, Oesterreich mit Sachsen und dem nördlichen Deutschland verbindenden Schienenstrasse, gleich ursprünglich beigelegt wurde. Dem allgemeinen Verkehre wurde dieselbe am 8. April 1851 übergeben. (Geschenk des Inspectors Herrn Oscar Näher von Friekthal.)

1471) General-Längenprofil (in Schuber) der k. k. Staatsbahnstrecke Prag—Kralup; schöne farbige Handzeichnung, wahrscheinlich aus dem Beginne der Fünfziger-Jahre.

1472) »Prag-Dresdener Panorama für Touristen der Eisenbahn und und Dampfschiffahrt«, darstellend in Form eines Flugrisses die ganze Verkehrsroute von Prag bis Dresden und die von ihr durchzogenen Landschaften; nach der Natur gezeichnet von Carl Brantl, Ingenieur der k. k. östlichen Staatsbahn, in Stahl gestochen von Josef Rybička in Prag und herausgegeben von Carl André in Prag 1858. Eine textliche Beilage schildert die Ortschaften und Gegenden.

* * *

1473) Album (grüner Einband), betitelt: »Malerische Ansichten. Zum Andenken an die Eröffnung der Bahnstrecke von Cilli bis Laibach durch Seine k. k. Majestät den Kaiser Franz Josef I. am 16. September 1849« — und enthaltend eine historisch-technische Darstellung des Baues dieser Strecke, sowie zehn Sandmann'sche Lithographien von Bauwerken und Landschaften derselben, nämlich: Cilli, Maria Gratz im Sannthal, Römer-Bad Tüffer, Steinbrück, Stein-Brücke (Ansicht vom rechten Ufer aus), Hrastnigg mit der Kohleneisenbahn. Tunnel beim weissen Schwall (zwischen Hrastnigg und Trifail), Sauschek mit Ansicht von Sagor, Poganegg mit der amerikanischen Brücke, Laibach. — Hinsichtlich des Textes der Ueberschrift ist zu bemerken, dass Se. Majestät sich bei der Eröffnungsfeier durch Se. k. Hoheit den Erzherzog Albrecht vertreten liess (s. Nr. 346). — Das Album nimmt die Stelle der unter Nr. 327 eingereiht gewesenen Mappe ein, welche blos die vorerwähnten Abbildungen enthielt.

1474) Buch (grüner Einband mit Golddruck): »Der Bau der schiefen Brücke über den Sannfluss bei Steinbrück für die südliche Staatseisenbahn Wien-Triest von Ed. Ritter von Heider, Graz 1872.« Eigentlich schon zu Ende der Vierziger-Jahre ausgearbeitet, um die 1846 von demselben Verfasser herausgegebene »Theorie der schiefen Gewölbe« durch ein praktisches Beispiel zu ergänzen, wurde die Schrift erst im Jahre 1872 veröffentlicht (Graz, »Leykam-Josefthal«), weil sie das Project der Sannbrücke scharf kritisirte und daher hätte als gegen die damaligen Vorgesetzten des Verfassers gerichtet angesehen werden können. Der Inhalt umfasst, neben interessanten geschichtlichen Daten, ausführliche technische Mittheilungen über den Entwurf und die Ausführung des Brückenbaues. Literatur-Nachweisungen und

drei Tafeln: Situation von Steinbrück, Lauf- und Lehrgerüst. Haupt- und Detailansichten der Brücke. Das Buch war mit Zeichnungen der Brücke (Copien v. Z. 5—6 der Nr. 315) in der retrospectiven Ausstellung Paris 1900 exponirt. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1475)—1476) Modell (1 : 10) und Zeichnung eines Wagen-Untergestells mit durchgehender Zugvorrichtung, System Fischer von Röslerstamm, aus dem Jahre 1849; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Die zuerst auf der k. k. südlichen Staatsbahn erprobte Vorrichtung wird angewendet, um das Wagen-Untergestell nicht der Einwirkung der gesammten für die Fortschaffung des Trains thätigen Zugkraft auszusetzen. Seit 1876 ist sie für neu zu bauende, seit 1897 überhaupt für alle Wagen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen obligatorisch. Der Erfinder Franz Fischer Edler von Röslerstamm, geboren 1819 zu Nixdorf in Böhmen, ist Maschinen-Ingenieur, diente ursprünglich bei der Gloggnitzer Bahn, dann bei den erstmaligen k. k. Staatsbahnen, nachher bei der Kaiserin Elisabethbahn und nach der Verstaatlichung derselben wieder bei den k. k. österr. Staatsbahnen bis er 1892 (als Inspector) in den Ruhestand trat. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1477)—1478) Modell (1 : 10) und Zeichnung einer Locomotive mit Deichselgestelle, »System Haswell« (Pendelaufhängung) aus dem Jahre 1856; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. Das zuerst auf der k. k. südlichen Staatsbahn erprobte System bezweckte die leichte Einstellung des Locomotiv-Drehgestelles und die Verhütung gefährlicher Entlastung der führenden Räder in den Bahnkrümmungen. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

* * *

1479) Modell (1 : 10) der Semmering Locomotive »System Engerth«, gebaut 1853 von John Cockerill in Seraing auf Grund des Projectes, welches die unter der Leitung des k. k. technischen Rathes Wilhelm Engerth (s. Nr. 411) gestandene Handelsministerial-Abtheilung für Eisenbahn-Betriebsmechanik ausgearbeitet hatte (s. Nr. 400, Bl. 44—50), nachdem der von der Regierung veranstaltete und im Spätsommer 1851 beendete Wettbewerb für die Schaffung zweckentsprechender Semmering-

Locomotiven ohne den gewünschten Erfolg geblieben war. — Constructions-Verhältnisse der Engerth-Locomotive: Im Hauptrahmen der Maschine sind unter dem Hauptkessel drei untereinander gekuppelte Achsen gelagert. Das auf zwei Räderpaaren ruhende Tendergestell umfasst die Feuerbüchse und ist von derselben ‚universalgelenkig mit dem Hauptrahmen verbunden. An der Feuerbüchse seitlich angebrachte Consolen übertragen einen Theil des Kesselgewichtes auf das Tendergestell. Die Wasserkasten sind längs des cylindrischen Kessels angeordnet. Um die Belastung sämmtlicher Achsen als Adhäsionsgewicht nutzbar zu machen, ist zwischen den Achsen des Hauptrahmens und des Tenders eine Zahnrad-Kuppelung angebracht. Hauptdimensionen der Locomotive (in natura) Cylinderdurchmesser 474 mm, Kolbenhub 610 mm, Treibraddurchmesser 1·068 m, Dampfdruck 7·4 Atmosphäre, Rostfläche 1·4 m², totale Heizfläche 150 m², Dienstgewicht 36.100 kg, Adhäsionsgewicht 36.000 kg. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1480) Relief-Darstellung der Semmeringbahn; angefertigt von dem Wiener Bildhauer Johann Hutterer für die retrospective Ausstellung Paris 1900; Massstab für die Höhen 1 : 5000, für die Längen 1 : 6000. — In seiner sorgfältigen und technisch wie künstlerisch wohlgelungenen Ausführung bietet das Relief ein naturgetreues Bild des ganzen Semmeringgebietes und der durch dasselbe führenden Eisenbahn mit sammt deren Krümmungen, Neigungsverhältnissen, Kunstbauten etc. — Das Relief nimmt die Stelle des unter Nr. 369 eingereiht gewesenen, gleichartigen Marek'schen Reliefs ein, welches nunmehr anderweitig aufbewahrt ist.

* * *

1481) Karte der a. h. genehmigten Trace für die Linie Laibach-Triest, sowie des Gegenprojectes durch das Idria- und Isonzothal; beigedruckt sind die Längen- und Constructions-Verhältnisse, sowie die Kostenberechnungen und veranschaulichen die Bauzeiten beider Linien. Die Karte hat durchwegs italienischen Text, trägt den Vermerk: »aus dem Journale »Austria«, Wien, 12. October 1849«.

1482) Plan für die Anlagen des Bahnhofes Triest; ausgegeben am 14. Mai 1850, als dem Tage der Grundsteinlegung zu diesem Bahnhofe (vergl. Nr. 449).

* * *

1483)—1484) Zwei Druckbände (in rother Leinwand mit Golddruck): Text und Atlas des Projectes einer Eisenbahn von Venedig nach Mailand; ausgearbeitet von Johann Milani, Ober-Ingenieur der k. k. priv. lombardisch-venetianischen Ferdinandsbahn; Venedig, Giuseppe Antonelli, 1840. Einige der Zeichnungen sind schon vom 31. Juli 1838 datirt.

1485) Heft mit geschichtlichen und technischen Daten (italienisch) über die Ausführung der Lagunenbrücke; verfasst von Giovanni Gerlin und erschienen 1846 bei Giovanni Cecchini in Venedig. Das Heft enthält auch die Bildnisse des Bauunternehmers Antonio Busetto Petich und des Baudirectors, Ingenieur Andrea Noale, ferner eine Abbildung der Brücke und verschiedene zur Eröffnungsfeier verfasste Gedichte.

1486) Mappe mit handgezeichneten Plänen (65 Stück) der Stationsbauten der Strecken: Verona—Brescia, Verona—Mantua, Verona—Vicenza, Vicenza—Padua, Padua—Venedig, Mestre—Treviso der lombard.-venet. Ferdinandsbahn. Sämmtliche Zeichnungen stammen wahrscheinlich aus der Zeit von 1845—1855 und sind besonders schön ausgeführt, zum Theile in Tusch und Farben, zum Theile in Bleistift.

1487)—1488) Zwei Druckbände: Beschreibung (italienisch) und Atlas der bedeutendsten Wasserbauten an der Strecke Mailand—Treviglio der lombard.-venet. Ferdinandsbahn, verfasst von Luigi Robechi 1847—1848. Die erste Seite des Atlas enthält eine vom Verfasser eigenhändig geschriebene Widmung an Negrelli.

1489) Mappe, enthaltend eine Sammlung von Plänen (17 Stück) für Stationsgebäude der lombard.-venet. Eisenbahn, wahrscheinlich aus der Zeit von 1850—1854.

1490) Mappe mit acht kalligraphisch ausgestatteten Glückwunsch- und Ergebenheits-Adressen (zumeist des Beamtenpersonales) an den k. k. Ministerialrath Alois Ritter von Negrelli aus der Zeit seiner Wirksamkeit im lombard.-venet. Königreiche 1850—1856 (vgl. Nr. 467).

1491) Lithographische Abbildungen (4 Stück) der Stationsbauten in Treviso, ausgeführt von Josef Kier, 1851.

1492) Mappe mit Tracenstudien (4 Blatt) für die Strecken Verona—Brescia und Verona—Mantua der lombard.-venet. Eisenbahn; Handzeichnungen aus dem Jahre 1851.

1493) Mappe mit handgezeichnetem farbigen Plane für das Aufnahmsgebäude einer grossen Station der lombard.-venet. Eisenbahn, ausgeführt und dem Ministerialrathe Negrelli gewidmet vom Ingenieur D. Fabris. 1852.

1494) Mappe, enthaltend den Projectsplan für eine eiserne Bahnbrücke über den Po; Handzeichnung aus dem Jahre 1852.

1495) Kundmachung der Oberdirection für öffentliche Bauten des lombard.-venet. Königreiches ddto. Verona, 12. December 1852, betreffend die am 16. desselben Monates beginnende Wirksamkeit der mit dem Sitze in Verona errichteten Betriebsdirection der lombard.-venet. Staatsbahnen.

1496) Album (grüne Seide mit Golddruck), enthaltend das Längenprofil und die Situation der Linie Verona—Brescia, ferner 15 Blatt in Tusch und Farben sorgfältig ausgeführte Zeichnungen von Kunst- und Hochbauten der genannten Linie, ausgefertigt und mit einer eigenhändig geschriebenen Widmung an Negrelli versehen von Francesco Bossi, 1853. Zugelegt ist ein Abdruck der von der »Allgem. Bauzeitung« 1855 gebrachten Beschreibung jener Linie.

1497) Buch (in grüner Seide mit Golddruck), enthaltend verschiedene Oden und sonstige Gedichte in italienischer Sprache, gewidmet dem Feldmarschall Grafen Radetzky von der Gemeinde Desenzano anlässlich der Eröffnung der Eisenbahn von Verona nach Brescia (24. April 1854). Auf der letzten Blattseite sind die Inschriften wiedergegeben, welche bei der Eröffnungsfeier in der Station Desenzano zu Ehren Sr. Majestät des Kaisers Franz Josef I., ferner des Grafen Radetzky und des Ministerialrathes Negrelli angebracht wurden.

* * *

1498) Mappe, enthaltend einen handgezeichneten, ca. 1845 von Negrelli verfassten Situationsplan der Linie Innsbruck—Kufstein.

1499) Mappe, enthaltend die »Karte der Tiroler Eisenbahn nach dem Projecte des Ingenieurs Qualizza von Verona bis Hall, und nach jenem des General-Inspectors Negrelli von Hall bis Kufstein.« Dieselbe stammt, laut des ihr beigegebenen Sonderabdruckes einer von der Direction des geognostisch-montanistischen Vereines für Tirol

und Vorarlberg in Nr. 32 und 76 des »Tiroler Boten« vom Jahre 1847 veröffentlichten Beschreibung der »Terrain- und Niveau-Verhältnisse am Brennerpass«, wahrscheinlich aus dem eben angegebenen Jahre und enthält die von dem Ingenieur Qualizza damals vorgeschlagene Trace einer Eisenbahn von Verona über den Brenner bis Hall, sowie deren aus einem älteren Projecte Negrelli's angefügte Fortsetzung bis an die bayerische Grenze bei Kufstein. Besonderes Interesse bieten die in der Karte vorgesehenen Serpentinen und Schleifen (bei Franzensfeste, Sterzing, Natters etc.), welche späterhin beim Baue von Bergbahnen vielfach Anwendung gefunden und zumal anfänglich als grosse Errungenschaft gegolten hatten. Auch der Umstand, dass die Brennerhöhe mittels eines Tunnels (2038° lg.) überschritten werden sollte, ist bemerkenswerth, desgleichen die in der Beschreibung den Technikern zur Beantwortung anheimgestellten Fragen, ob der Tunnel am Brenner durchaus nothwendig, und ob nicht etwa die Anlage einer Pferdebahn über den Pass vortheilhafter sei, zumal als die Trace kürzer würde und die Vorrichtung getroffen werden könnte, »dass dieselben Waggons, welche die Locomotive bewegte, durch Pferde weiter transportirt würden, wodurch jede Verzögerung vermieden wäre«.

Vom Beginne der Privatbahn-Aera (Mitte der Fünfziger-Jahre) bis zur Wiedererrichtung eines grösseren Staatsbahnnetzes zu Beginn der Achtziger-Jahre.

1500) Bild (in Rahmen): Der »Stations-Platz der Linz-Gmundener Eisenbahn zu Linz«. Die wahrscheinlich aus dem Jahre 1854 stammende, in Tusch und Farben ausgeführte Handzeichnung (Oleat) veranschaulicht die Type, Anordnung und Bestimmung der Hochbauten, wie auch die Geleiseanlagen des genannten Bahnhofes zur Zeit der Einrichtung des Locomotivbetriebes auf der Strecke Linz—Gmunden, 1854—1855.

* * *

1501) Zeichnung (in Rahmen) des im Jahre 1866 von Franz Fischer von Röslerstamm erfundenen zuerst bei der Kaiserin Elisabethbahn eingeführten und seit circa 1872 in Oesterreich wie auch im Auslande weit verbreiteten Spurkranz-Schmierapparates. (s. Nr. 1172 d. allg. Katalog.) Derselbe besteht aus einer Blechhülse von rechteckigem Querschnitt, in welche das Schmierfett fest eingesteckt ist. und zwar derart. dass dasselbe über die Büchse hinausreicht und in schräger Stellung gegen die Hohlkehle des zu schmierenden Radreifens gedrückt wird. Die Spurkranz-Schmierung verringert in bedeutendem Masse die Reibung und sohin den »Verschleiss« der Spurkränze der Locomotiv-Vorderachsen (das sogenannte Scharflaufen) bei Passirung von Geleisecurven.

1502) Situationsplan (auf Leinwand aufgezogen und im Schuber) der Salzburg-Tiroler Bahn, und zwar jede der Strecken Salzburg—Bischofshofen—Wörgl und Bischofshofen—Selzthal je für sich gebunden. Der Plan stammt aus der Bauzeit der genannten Bahn (1873—1875) bezw. aus dem Besitze der damals bestandenen Oesterr. Eisenbahnbaugesellschaft, welche im Vereine mit Karl Freiherrn von Schwarz die Ausführung der Bahn übernommen hatte.

1503) Längenprofile (auf Leinwand aufgezogen und in Schuber) der Salzburg-Tiroler Bahn, u. zw. jede der Strecken Salzburg—Saalfelden, Saalfelden—Wörgl und Selzthal—Bischofshofen je für sich gebunden. (Im Uebrigen wie bei voriger Nummer.)

1504) Wärmflasche aus Blech, 68 cm lang, 20 cm breit, 9 cm hoch, mit elliptischem Querschnitt und einem Rauminhalt von circa 10 l, herstammend von der Kaiserin Elisabeth-Bahn. — Mittels solcher Flaschen kam die allererste Methode der Beheizung von Personenwagen zur praktischen Ausführung; sie wurden mit heissem Wasser gefüllt (was durch eine mit einer Messingschraube verschliessbare Füllöffnung geschah) und auf den Fussboden zwischen die Sitze gelegt oder, wenn die Mantelflächen nicht mit Teppichen überzogen waren, unter die Fusskotzen geschoben. Die Auswechslung der Flaschen musste alle 3—4 Stunden erfolgen. Zur Verringerung der damit verknüpft gewesenen Störung der Reisenden, wie auch des bedeutenden Zeit- und Kostenaufwandes, welchen die Neufüllung, bezw. das Zubringen und Entfernen der Wärmflaschen erforderte, wurden die Auswechslungsstationen mit eigenen Vorrichtungen zum raschen Erhitzen der Wärmflaschen mittels Dampfes versehen (siehe die nächste Nummer), anderseits aber auch Versuche unternommen, statt des Wassers andere Stoffe (heissen Sand, Chemikalien etc.) zum Füllen der Flaschen zu benützen. Als jedoch die ganze Methode sich in Gegenden mit rauherem Klima für unzulänglich erwies, wurden die Wärmflaschen allmählich durch andere Heizsysteme (Oefen, Luftheizungen, Dampfheizungen etc.) verdrängt; auf den französischen Bahnen waren sie schon 1846, auf den österreichischen Bahnen jedoch etwa 20 Jahre, nämlich von 1856—1876 allgemein in Anwendung. Die erste Einführung erfolgte, auf Grund des Handelsministerial-Erlasses vom 30. December 1854, bei den Eilzügen der k. k. südlichen Staatsbahn.

1505) Bild (in Rahmen): Darstellung der zum Erhitzen von Wärmflaschen bestandenen Vorrichtung in der Station Steindorf der Kaiserin Elisabethbahn; farbige Handzeichnung aus dem Jahre 1877. — Wie aus derselben zu ersehen ist, geschah die Erwärmung durch Dampf, welcher einer Locomotive entnommen und mittels Gummischlauches in die auf Holzböcken gebettete Wärmflasche eingelassen wurde.

* * *

1506) Bild (in Rahmen): Type eines Wohnhauses der in den Jahren 1875 und 1876 von der Carl Ludwig-Bahn errichteten Arbeiter-Colonie zu Lemberg; farbige Handzeichnung (Frontansicht, Schnitte und Grundrisse), angefertigt für die Landesausstellung Lemberg 1894. Die Colonie umfasst 11 einstöckige, gemauerte Wohnhäuser mit je acht, daher zusammen 88 Wohnungen, deren jede aus Zimmer und Küche mit einer benützbaren Fläche von 31·7 m² besteht. Zu jedem Hause gehören zwei hölzerne Nebenobjecte, zu jeder Wohnung eine Wirthschaftskammer (im Nebengebäude) und ein Gemüsegärtchen. Der Miethzins beträgt 8 fl. monatlich. Die Baukosten eines Hauses belaufen sich auf 6760 fl.

* * *

1507) Mappe, enthaltend die authentische Abschrift des Thatbestand-Erhebungsprotokolles über den am 10. November 1868 bei Profil 673 zwischen den Stationen Zbirow und Hořowitz der Böhmischen Westbahn erfolgten Zusammenstoss zweier Züge, sowie einen handgezeichneten Situationsplan. — Der Unfall ereignete sich dadurch, dass der von Furth nach Prag verkehrende, um 5 Uhr 53 Min. morgens von Zbirow abgelassene Personenzug II bei Passirung des Einschnittes nächst Gross-Aujezd im Schnee stecken blieb und von dem um 6 Uhr 8 Min. aus Zbirow abgelassenen Güterzuge XII ereilt und scharf angerannt wurde. Letzterer ist, behufs leichterer Bewältigung der Schneewehen zu schnell gefahren und konnte den ihm entgegengesendeten Haltsignalen nicht mehr rechtzeitig entsprechen. Der Anprall war so heftig, dass von dem Personenzuge fünf, vom Güterzuge zwölf Wagen gänzlich zerschlagen und die Maschine des Güterzuges sammt dem Tender aus den Schienen geworfen wurden. In den zertrümmerten Wagen des Personenzuges hatte sich ein Urlaubertransport des 26. Infanterie-Regimentes Grossfürst Michael befunden, von welchem 22 Mann sofort das Leben einbüssten, sieben den Verletzungen später erlagen und weitere 61 Mann arge Beschädigungen erlitten. Die Getödteten wurden auf Kosten der Böhmischen Westbahn in dem Friedhofe zu Gross-Aujezd feierlich bestattet, woselbst die Gesellschaft auch ein schönes Grabdenkmal errichten liess. Zur Unterstützung der Verletzten spendete der Verwaltungsrath einen unter seinen

Mitgliedern gesammelten Betrag von fl. 3750 und die in der ausserordentlichen Sitzung vom 16. November 1868 aus Mitteln der Gesellschaft gewidmete Summe von fl. 5000. — Die Freimachung der Bahn nahm die Zeit von zwei Tagen in Anspruch, so dass der regelmässige Verkehr erst am Abend des 12. November (mit dem Personenzug III) wieder aufgenommen werden konnte. Die Schwere des Unfalles und die traurigen Folgen desselben riefen allenthalben grosse Erregung hervor, welche in der Sitzung des Herrenhauses vom 14. November 1868 den nachhaltigsten Ausdruck fand. Eine in dieser Sitzung diesfalls eingebrachte Interpellation bildete den Ausgangspunkt für die Schaffung des Gesetzes vom 5. März 1869, »betreffend die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen und Tödtungen von Menschen« (Haftpflicht-Gesetz).

* * *

1508) Modell des Versatzgerüstes für den Pfeilerbau der stabilen Donaubrücke der Kaiser Franz Josef-Bahn bei Tulln (s. Nr. 771). Dasselbe wurde circa 1870 von dem bei der Brückenbau-Unternehmung Fives Lille in Verwendung gestandenen Ingenieur Wogeinz angefertigt, nunmehr von der Witwe des Genannten an den k. k. Baurath im Eisenbahnministerium, Herrn Karl Stöckl, geschenkweise überlassen und von Letzterem dem Museum gespendet.

* * *

1509) Bild (in Rahmen): Photographie der Gitterbrücke über die Enns bei km 0·34 (nächst Kastenreith) der Kronprinz Rudolfs-Bahnstrecke Klein-Reifling — Amstetten. Die Brücke hat eine Höhe von 27·4 m und eine Stützweite von 56·9 m; sie wurde im Jahre 1872 erbaut und soll nunmehr, nach einer nahezu dreissigjährigen Benützung, ausgewechselt werden. Ihr Standort befindet sich an einem der landschaftlich schönsten Punkte des Thaleinganges, dessen malerischer Anblick noch dadurch an Reiz gewinnt, dass neben der Eisenbahnbrücke und in halber Höhe derselben auch die zierliche Kastenreither Strassenbrücke über den Fluss führt.

* * *

1510) Tableau (unter Glas): Photographische Abbildungen einer englischen Weiche, bezw. Kreuzung mit beweglichen Herzspitzen, System Hohenegger 1871; aufgenommen für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Diese von dem Baudirector der österreichischen Nordwestbahn, k. k. Ober-Baurath Wenzel Hohenegger ersonnene Weichen-Construction bezweckt die Verhinderung des Entgleisens der Fahrzeuge auf dem führungslosen Theile der Doppelkreuzungen. (Geschenk der genannten Bahn.)

1511) Grosses Album (grüne Leinwand), enthaltend Zeichnungen und Beschreibungen von Methoden der Reinigung, Klärung und Vertheilung des Kessel-Speisewassers, dann der Untersuchung, Reinigung und Erhaltung der Kessel, endlich der Construction einer Secundärzug-Locomotive und einer Reversir-Vorrichtung. Inhalt: Uebersichts-Verzeichnis; Kessel-Untersuchung und Reparatur; Verhütung des Rostens der Kesselwände etc.; Stehbolzen-Untersuchung; Maschine zum Reinigen und Abschneiden der Feuerrohre, System Elbel, in Verwendung bei der Oesterr. Nordwestbahn seit 1874; Grundsätze für den Bau von Wasserreinigungs-Anlagen; Speisewasser-Reinigung, System Maderspach, in Anwendung seit 1866; Druckfilter, System Bérenger, eingeführt zuerst 1869 in der Südbahnstation Mödling, sodann 1874 in der Station Časlau der Oesterr. Nordwestbahn; Decantier-Verfahren, System Bérenger und Stingl, eingeführt zuerst 1877 bei der Südbahn, sodann 1878 bei der Oesterr. Nordwestbahn; Wasser-Vertheilung durch gekuppelte Ventile, in Verwendung seit 1891 in der Station Josefstadt der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn; Vertheilung des Wassers nach der Methode Wehrenfennig, in Anwendung seit 1898 in der Station Zellerndorf der Oesterr. Nordwestbahn; Wasserklärung, System Wehrenfennig, in Anwendung seit 1898 in den Stationen Hauptzollamt der Wiener Stadtbahn und Zellerndorf der Oesterr. Nordwestbahn; endlich Secundärzug-Locomotive, System Elbel, 1880 — und Reversir-Vorrichtung, System Elbel, 1877. — Nebstdem enthält das Album noch eine besondere Abtheilung mit einschlägigen Brochuren. Dasselbe wurde von der Oesterr. Nordwestbahn auf der retrospectiven Ausstellung Paris 1900 exponirt und sodann dem k. k. Eisenbahn-Museum gespendet.

1512) Zange mit Fraisrollen, System Elbel, zur Entfernung des Kesselsteines von den Feuerrohren; in Verwendung seit 1873 bei der

Oesterr. Nordwestbahn (vgl. S. 6 des unter Nr. 1511 eingetragenen Albums; Schlussbemerkung wie bei eben dieser Nummer). Der Erfinder Anton Elbel war Central-Inspector und Stellvertreter des Maschinendirectors der Oesterr. Nordwestbahn. (Geschenk dieser Bahn.)

1513) Kasten mit Werkzeugen zur Untersuchung der Locomotivkessel; eingeführt seit 1875 bei der Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn. Beschreibung zuliegend dem Album Nr. 1511; Schlussbemerkung wie bei eben jener Nummer. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

1514)—1518) Bewegliche Stehbolzen, System Siegmeth-Wehrenfennig; zur Schonung der Feuerboxecken, eingeführt 1879 bei der Oesterr. Nordwestbahn und nachher auch bei anderen Bahnen. Aehnliche Constructionen sind bei zahlreichen Locomotiven in England und Indien verwendet. Die Priorität des Systems gebührt jedoch unbestreitbar zwei Beamten der Oesterr. Nordwestbahn, nämlich dem Ingenieur Eduard Siegmeth (Vorstand der Werkstätte in Reichenberg) und dem Ober-Inspector Edmund Wehrenfennig (Vorstand der Abtheilung für Constructionswesen und Werkstättendienst). Zeichnung und Beschreibung zuliegend dem Album Nr. 1511; Schlussbemerkung wie bei eben jener Nummer. (Geschenk der Oesterr. Nordwestbahn.)

1519)—1520) Manometer-Probirvorrichtung, System Ruchholz, 1880 zuerst eingeführt bei der Oesterr. Nordwestbahn. Die Vorrichtung dient zur Ermittlung der richtigen Druckangaben durch scheibenförmige Gewichte (Nr. 1520), deren jedes den Druck einer Atmosphäre erzeugt. Weitere Beschreibung zuliegend dem Album Nr. 1511. Der von Emil Ruchholz, Ober-Ingenieur der Locomotivfabrik in Wiener-Neustadt erfundene Apparat wurde für die retrospective Ausstellung Paris 1900 angefertigt. (Geschenk des Herrn Rudolf Horak, Mechaniker in Wr. Neustadt.)

* * *

1521) Bild (in Rahmen): Type eines Wohnhauses der in den Jahren 1872 und 1875 von der Ersten Ungar.-Galiz. Eisenbahn errichteten Arbeiter-Colonie zu Zagórz; farbige Handzeichnung (Frontansicht, Längenschnitt und Grundriss), angefertigt für die Landes-

ausstellung Lemberg 1894. Die Colonie umfasst 6 hölzerne (die älteren) und 6 gemauerte ebenerdige Wohnhäuser mit je 4, daher zusammen 48 Wohnungen, von welchen 12 aus Zimmer, Cabinet, Küche mit insgesammt 35·5 m^2 benützbarer Fläche, alle übrigen aber blos aus Zimmer und Küche (zusammen 33·5 m^2) bestehen. Zu jedem Hause gehören zwei hölzerne Nebenobjecte, zu jeder Wohnung eine Wirthschaftskammer (im Nebengebäude) und ein Gemüsegärtchen. Der Miethzins beträgt für die grösseren Wohnungen fl. 5·20, für die kleineren fl. 4·28 monatlich. Die Baukosten belaufen sich für ein hölzernes auf 4500 fl., für ein gemauertes Wohnhaus auf 6800 fl.

* * *

1522) Bild (in Rahmen): Type eines Aufnahmsgebäudes IV. Classe der am 18. August 1876 eröffneten Staatsbahn Tarnów—Leluchów; farbige Handzeichnung (Frontansichten, Schnitte und Grundrisse), angefertigt für die Landesausstellung Lemberg 1894.

* * *

1523) Saugender Injector, System Friedmann (Nr. 4, Cl. E), geliefert am 31. Mai 1880 von der Firma Alex. Friedmann für die damals in der Wr. Neustädter Locomotiv-Fabrik (vorm. G. Sigl) gebaute Locomotive der Niederösterr. Staatsbahnen (derz. Ser. 83 der k. k. österr. Staatsb.).

* * *

1524) Zeichnung (in Rahmen): Absperrkugel, System Schebesta. Der im Jahre 1869 von dem technischen Diurnisten des damals unter der Leitung Becker's (s. Nr. 942) gestandenen Maschinendienstes der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Ernst Schebesta ersonnene automatische Kugelverschluss für den unteren Kopf der Wasserstandsröhren dient zur Verhinderung des Ausströmens heissen Wassers aus dem Kessel im Falle des Bruches der erwähnten Glasröhre. Der zunächst bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeführte Apparat hat wie in Oesterreich alsbald auch im Auslande ausgedehnte Verwendung gefunden. Die Zeichnung wurde für die retrospective Ausstellung Paris 1900 angefertigt.

* * *

1525) Foliant (in grüne Leinwand gebunden), enthaltend Zeichnungen (27 Blatt) von besonderen Constructionen bei Fahrbetriebsmitteln der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft aus der Zeit von 1852 bis in die Achtziger-Jahre, zusammengestellt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Inhalt: 1. Schnellzug-Locomotive »Duplex« mit vier Dampf-Cylindern, gebaut 1861 in der gesellschaftlichen Maschinenfabrik; 2. Berglocomotive »Steierdorf« mit Kuppelung der Locomotiv- und Tendergestell-Achsen von Pius Fink (vergl. Nr. 952, lit. f), gebaut 1862 bis 1867 in der gesellschaftlichen Maschinenfabrik; 3.—6. Feuerbüchsen der »Systeme Haswell, Fink, Becker, Polonceau«, ausgeführt 1869—1888; 7. Dampfdome mit Verbindungsrohr am Kessel (erste praktische Durchführung der schon bei der Haswell'schen Semmering-Preislocomotive »Vindobona« vorhanden gewesenen gleichen Einrichtung) bethätigt von Polonceau seit 1862; 8. Kesselbauchbelag aus dünnem Kupferblech, System Feldbacher, in Anwendung seit 1870 behufs Verlängerung der Dauer der Langkessel-Bauchtafeln; 9.—18. Intercommunications-Personenwagen, gebaut 1882—1886 in den gesellschaftlichen Werkstätten Simmering und Bubna (erste österreichische Anwendung dieser Bauart); 19. Schutzlappen (oder Leisten) zur Verhütung des Fingerklemmens bei Personen-Wagenthüren, in Anwendung seit 1862; 20.—22. Hängeofen mit parcellirter Heizfläche für Luftheizung in Personenwagen, Type vom Jahre 1880; 23. Bierwagen mit Eiskühlung, gebaut in vielen Exemplaren seit 1867 in der gesellschaftlichen Werkstätte Simmering; 24.—27. Schneepflug, nach Angaben W. v. Engerth's ausgeführt seit den Sechziger Jahren. (Geschenk der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

1526) Modell: Sperrvorrichtung für Wagenbremsen, System A. Lindner, aus dem Jahre 1856; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Die Vorrichtung begrenzt den Hub der Wagenbremsen, ist die erste brauchbare Vorkehrung zur selbstthätigen Einschränkung des Leerganges der Spindelbremsen nach Massgabe der Bremsklotz-Abnützung und wurde zuerst von der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Verwendung genommen. (Geschenk dieser Gesellschaft.)

1527) Modell (1 : 10): Schneepflug, gebaut seit den Sechziger-Jahren für die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, und zwar nach den Angaben ihres damaligen Centraldirectors W. v. Engerth; sammt der be-

treffenden Zeichnung (s. Nr. 1525, Z. 24—27), angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. Der Pflug fand dadurch grossen Anwerth, dass er den Schnee zunächst angehoben und erst in einer gewissen Höhe getheilt und seitlich ausgeworfen hat. (Geschenk der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

1528) Modell (1:5) des unter Nr. 1525, Z. 23, erwähnten Biertransportwagens mit Eiskühlung, Type vom Jahre 1867, angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

1529) Modell (1:5): Faltenbalg als Sicherheitsvorkehrung bei Stirnwand-Uebergängen, erstmalig eingeführt 1880 bei Hofzugwagen der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Aehnliche Sicherheitsvorrichtungen zählen jetzt zu den Normaltypen des Vereines Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Das Modell und die dazugehörigen Zeichnungen (s. Nr. 1531—1533) wurden für die retrospective Ausstellung Paris 1900 angefertigt. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

1530) Modell des unter Nr. 1525, Z. 20—22 erwähnten Hängeofens mit getheilter Heizfläche für Luftheizung von Personenwagen I. und II. Classe, Type vom Jahre 1880, bezw. schon 1875; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

1531)—1533) Auf Rahmen gespannte photographische Abbildungen (Innen- und Aussenansicht) und handgezeichnete Constructionsdetails von Intercommunications-Personenwagen I. u. II. Classe (mit Handbremse) der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, Type vom Jahre 1882, gebaut in deren Hauptwerkstätte zu Simmering. Aus diesen für die retrospective Ausstellung Paris 1900 angefertigten Tableaux ist auch die Anwendung der Schutzleisten zur Verhütung des Fingerklemmens (Nr. 1533) und der Schutzgeländer bei Stirnwand-Uebergängen (vgl. Nr. 1529) zu ersehen. (Geschenk der Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.)

* * *

1534) Bild (in Rahmen): Heizhaus Mürzzuschlag (von Norden gesehen) nach dem Stande zu Beginn der Sechziger-Jahre.

1535) Album (grüne Leinwand und Golddruck) mit schönen farbigen Handzeichnungen der 1864—1866 auf der Brennerbahn ausgeführten Kehr-Tunnels und Schleifen, Bach-Tunnels etc.; an-

gefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Inhalt: 1. Kehrschleife mit Tunnelanlage bei St. Jodock zwischen den Stationen Steinach und Gries; 2. Kehrschleife mit dem Aster-Tunnel zwischen den Stationen Schelleberg und Gossensass; 3. Tunnel für den Sillfluss bei Matrei, km 91·774, Situation, Längenprofil, Querschnitte, Ein- und Auslauf. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1536) Tableau (in Rahmen): Porträtgruppe der beim Baue der Linie Villach—Franzensfeste (Pusterthalbahn) vom Jahre 1867 bis zur Eröffnung derselben am 25. November 1871 in führender Stellung thätig gewesenen Ingenieure; aufgenommen Ende November 1896 anlässlich einer Zusammenkunft zur Feier des fünfundzwanzigjährigen Bestandes dieser Bahn. Die Namen der betreffenden Persönlichkeiten sind auf dem Bilde angegeben. (Geschenk des Herrn k. k. Ministerialrathes Franz Schäffer.)

1537) Album (grüne Leinwand mit Golddruck), enthaltend Abbildungen und Pläne des 1869—1874 von Wilhelm Flattich (s. Nr. 1037), ohne Behinderung des Verkehres umgebauten Aufnahmsgebäudes am Südbahnhofe in Wien (vgl. Nr. 1013—1014); zwei Photo- und acht Lithographien, angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Inhalt: 1. Stirn- und Längenansicht des Aufnahmsgebäudes; 2. Hauptvestibul; 3.—5. Grundrisse des Erdgeschosses und der beiden oberen Etagen nebst Dachstock der Anbauten; 6. Querschnitt durch das Gebäude, Ansicht gegen die Hauptaufgangstreppe; 7. Längenschnitt, Ansicht von Hauptvestibul und Halle; 8. Querschnitt, Ansicht gegen die Hallengiebelwand; 9. Construction des eisernen Hallendachstuhles, Querschnitt; 10. Hallen-Abschlusswand und Anschluss an die Hallenpfeiler, Säulen etc. — Der mit künstlerischem Geist und in monumentaler Ausbildung vollführte Bau trägt in seinen geräumigen und doch geschlossenen Anlagen den Anforderungen eines grossen Personenverkehres in vorbildlicher Weise Rechnung. Nähere Beschreibungen des Baues sind in dem unter Nr. 989 eingetragenen Buche enthalten. — (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

1538) Zeichnung (unter Glas) der im Jahre 1874 in der damals bestandenen Locomotivfabrik zu Mödling bei Wien gebauten zweiachsigen Locomotive »System Grund«. Diese Maschine war die erste und einzige ihrer Art, für Vicinalbahnen (mit unbewachten

Wegübergängen etc.) bestimmt und zur Verhütung jeder Gefährdung von Passanten oder Fuhrwerk, mit einer Vorrichtung versehen, welche es dem Führer unmöglich machte, rascher als mit 10 km pro Stunde zu fahren. Jene Vorrichtung bestand in einem Schwungkugel-Regulator, welcher bei Ueberschreitung der festgesetzten Höchstgeschwindigkeit eine Bremse in Thätigkeit setzte. Damit jedoch die Maschine auch bei der geringen Geschwindigkeit mit grosser Umdrehungszahl arbeiten könne, wirkten die Dampfkolben auf zwei gekuppelte Blindwellen, welche die geleistete Arbeit mittels Reibungsrollen auf die Laufflächen der Treibräder übertrugen. Weil diese Bauart den Eigenwiderstand der Maschine so sehr vermehrte, dass sie selbst auf Gefällen von 25‰ (bei den Probefahrten am Semmering) stehen blieb, wenn nicht Dampf gegeben wurde, fand sie keine weitere Verwendung. Wohl aber kam das Grund'sche Vorgelege — allerdings mit Uebersetzung auf grössere Tourenzahl — in Amerika, und zwar 1879 bei einer Schnellzugs-Locomotive, System Fontaine, beziehungweise 1896 beim sogenannten »Madox-Projecte« zur Verwerthung.

1539)—1541) Modell, Zeichnung und Beschreibung der Vacuumbremse, System Hardy, aus dem Jahre 1879; angefertigt für die retrospective Ausstellung Paris 1900. — Die wegen der besonderen Einfachheit ihrer Bauart rasch zur allgemeinen Verbreitung gelangte Hardybremse wurde von dem Werkstätten-Chef der Südbahn John Hardy unter Mitwirkung seines Sohnes J. George Hardy (vormals Ingenieur der Südbahn) construirt; ihre Erprobung auf den k. k. Staatsbahnen fand 1882 im Beisein von Vertretern sämmtlicher österr. Eisenbahnen statt, und drei Jahre nachher war sie bereits auf der Südbahn gleichwie bei den meisten heimischen Bahnen eingeführt. Die Construction beruht auf dem Principe: Luft oberhalb eines Kolbens mittels Dampfstrahl auszusaugen und den an der unteren Seite wirkenden Druck der atmosphärischen Luft zum Andrücken der Bremsklötze nutzbar zu machen. Die bezüglichen Details sind aus der Zeichnung Nr. 1540 und der Beschreibung Nr. 1541 ersichtlich. Von den späteren Verbesserungen sind namentlich die Schnellventile und das Schaltventil (s. Nr. 1394) zu erwähnen. (Geschenk der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.)

Vom Zeitpunkte der Wiedererrichtung eines Staatsbahnnetzes bis zur Gegenwart.

1542) Velociped-Draisine aus Holz auf drei Stahlrädern (Treib-, Lauf- und Führungsrad) und von so geringem Gewichte, dass ein Mann genügt, sie anzutreiben und gegebenen Falles aus dem Geleise zu heben. Dieselbe wurde im August 1888 von der Klausenburger Firma Bain & Hanasiewicz zum Preise von 196 fl. an die Betriebs-Direction Wien der k. k. österr. Staatsbahnen geliefert, musste jedoch wegen häufiger Entgleisung schon nach kurzer Verwendung wieder ausser Dienst gebracht werden.

1543) Pulsometer, System Körting (Nr. 0·1), geliefert am 7. Jänner 1889 von der Firma B. & E. Körting in Wien für die Wasserstation Gars der Localbahn Hadersdorf — Sigmundsherberg (damals Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft, jetzt k. k. österr. Staatsbahnen); stündliche Leistung 6 m^3; ausser Verwendung gelangt im Jahre 1901.

1544) Pulsometer, System Hall (Nr. 2), geliefert 1889 von der Firma C. Henry Hall für die Wasserstation Langenlois der Localbahn Hadersdorf—Sigmundsherberg (damals Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft, jetzt k. k. österr. St. B.); Leistungsfähigkeit 160 Liter in der Minute; ausser Verwendung gekommen im Jahre 1898.

1545) Saugender Injector, System Körting (Nr. 3), geliefert am 20. Jänner 1891 von der Firma B. & E. Körting in Wien für die Wasserstation Herzogenburg der Localbahn St. Pölten—Tulln (damals Oesterr. Local-Eisenbahn-Gesellschaft, jetzt k. k. österr. St. B.); ausser Verwendung gelangt im Jahre 1901.

1546) Mappe mit zwei handgezeichneten Plänen und einer photographischen Abbildung der Häusergruppe des Amtsgebäudes der k. k. Staatsbahndirection in Prag, erbaut 1889—1890, bezogen am 1. November 1890. Die Gruppe besteht aus drei Häusern, mit ebenso vielen Frontseiten, nämlich in der Parkstrasse (98·76 m), in der Hybernergasse (56·8 m), Bolzanogasse (26·1 m),

und einem kleinen, drei Verkaufsläden enthaltenden Anbaue (19·5 m), ebenfalls in der Hybernergasse. Jedes der Häuser besteht aus einem Untergeschosse, einem Hochparterre und drei Stockwerken; die ganze Gruppe umfasst eine verbaute Fläche von 2798 m², sowie einen grossen Hofraum und eine Gartenanlage. Die Façaden zeigen den Charakter der französischen Renaissance. Die Pläne wurden bei der bestandenen k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen verfasst, die Bauarbeiten von den Prager Baumeistern Kuželowsky und Kotek im Pauschalaccorde ausgeführt. Die Gesammtkosten betrugen fl. 515.817, wovon fl. 76.312 auf die Erwerbung des Baugrundes entfielen. Die ganze Anlage gehört dem Pensions-Institute für Beamte und Unterbeamte der k. k. österr. Staatsbahnen. Jährlicher Miethzins fl. 36.012.

1547) Mappe mit photographischen Abbildungen von Bauten und Landschaften an der am 7. April 1893 als steiermärkische Landesbahn concessionirten, am 10. October 1894 eröffneten und im Jahre 1896 an eine Actiengesellschaft übergegangenen, jedoch vom Staate betriebenen, 76·3 km langen, schmalspurigen Localbahn Unzmarkt-Mauterndorf (Murthalbahn); aufgenommen 1899 vom Landschaftsphotographen Max Helff in Judenburg. Inhalt: 1. Unterfahrt bei Unzmarkt, Abzweigung der Murthalbahn (auf der Brücke ein Zug der k. k. Staatsbahnen); 2. Oberwölz; 3.—4. Frojach; 5. Station Murau; 6. Gebäude der Bahnbetriebsleitung in Murau; 7. Tunnel bei Murau; 8. St. Lorenzen ob Murau; 9. Stadl an der Mur; 10. Turrach; 11. Madlingbrücke; 12. Stürmitzbrücke bei Tamsweg; 13. Station Tamsweg.

1548) Heft, herausgegeben vom steiermärkischen Landesausschusse anlässlich der am 8. October 1894 stattgefundenen Eröffnung der Localbahn Unzmarkt—Mauterndorf (genannt Murthalbahn). Inhalt: 1. Fahrordnung des Festzuges; 2. Angaben über die Bauausführung der Bahn; 3. Situationsplan derselben. (Geschenk des Herrn Ministerialrathes Dr. Alfred Freiherrn v. Buschman.)

1549) Mappe mit zwei handgezeichneten, farbigen Plänen und einer photographischen Abbildung des Amtsgebäudes der k. k. Staatsbahndirection in Pilsen, welches in der Zeit von Mai 1896 bis September 1897 erbaut und am 26. des letztbezeichneten Monats

feierlich eröffnet wurde. Das Haus hat zwei Fronten (in der Jagellonergasse 75·5 m lang und der Luxemburgergasse 48 m lang), sowie einen 31·8 m langen Hoftract; es besteht aus einem Souterrain, einem Parterregeschosse, einem Mezzanin und zwei oberen Stockwerken und umfasst eine verbaute Fläche von 2111·5 m². Die Façaden sind im Stile der neuen Renaissance gehalten. Die Pläne wurden bei der bestandenen k. k. General-Direction der österr. Staatsbahnen ausgearbeitet und die Bauarbeiten von dem Pilsener Architekten und Baumeister Rudolf Stech im Pauschalaccorde ausgeführt. Die Gesammtkosten beliefen sich auf fl. 377.580, wovon fl. 70.000 auf die Erwerbung des Baugrundes entfielen. Eigenthümer des Gebäudes ist das Provisions-Institut für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österr. Staatsbahnen; der jährliche Miethzins beträgt fl. 15.835.

1550) Mappe (graue Leinwand mit Golddruck), enthaltend fünf photographische Abbildungen (Aussen- und Innenansichten) der »Jubiläums Schulcapelle unter dem Schutze der heil. Elisabeth der Königin, in Neu Sandec Galizien«; erbaut 1897—1899 in der dortigen Arbeiter-Colonie (vergl. Nr. 1243—1245).

1551) – **1552)** Bilder (in Rahmen): Photographien des nächst der Station Gravosa der Linie Gravosa – Bocche di Cattaro errichteten monumentalen Wahrzeichens. Dasselbe ist hoch an der Felseneinschnitts-Böschung derart ausgeführt, dass eine gleichsam aus dem Gesteine herauswachsende, architektonisch durchgebildete Stützmauer eine den Ausblick auf das Meer und dessen Gestade gewährende Terrasse trägt und dass an der Vorderwand jener Stützmauer in einer flachen Nische das österreichische Reichswappen eingefügt ist. Der kaiserliche Doppeladler kann vermöge seiner Dimensionen und Situirung, sowohl von der See als auch von der am Felsabhange vorbeiführenden Bahnlinie und Reichsstrasse aus, schon auf weite Entfernung wahrgenommen werden. — Die Anregung zur Errichtung dieses Wahrzeichens gab der k. k. Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter von Wittek anlässlich seiner im Frühjahre 1900 unternommenen Bereisung der zufolge Gesetzes vom 21. December 1898 aus Staatsmitteln erbauten 65·9 km langen, schmalspurigen (0·760 m), an die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen anschliessenden Eisenbahnlinie Uskoplje—Gravosa—Bocche di Cattaro. Der Minister machte nämlich damals die Wahrnehmung, dass, während die

alten Bauwerke jenes Küstengebietes allenthalben das Staatssymbol der Republiken Venedig und Ragusa (Löwe von St. Marco, bezw. Statue des heil. Biagio) an sich tragen, den öffentlichen Bauten, welche durch die Fürsorge der österreichischen Regierung entstanden sind, ein würdiger Hinweis hierauf mangelt — und gab darum dem Wunsche Ausdruck, es möge die Inangriffnahme der genannten Eisenbahn, die eine neue wichtige Verbindung zwischen Dalmatien und seinem Hinterlande schafft und die Ausgestaltung des dalmatinischen Bahnnetzes inaugurirt, durch ein bleibendes Denkmal ausgezeichnet werden. — Die Projectsskizzen für dasselbe hat der k. k. Oberbaurath und Professor an der k. k. Akademie der bildenden Künste in Wien, Architekt Otto Wagner ausgearbeitet, welcher auch die künstlerische Ausführung des Doppeladlers überwachte. Dieser selbst wurde von dem Wiener Bildhauer Franz Slanetz aus Portlandcement mit Drahtgeflecht-Einlagen (System Monier) angefertigt; er ist 4·5 m hoch und ebenso breit, wurde sammt den 0·4 m hohen Metallbuchstaben für die Inschrift: »Franc. Josepho I. Imp. MCMI« am 9. October 1901 (in zwölf Kisten verpackt) vom Wiener Westbahnhofe aus nach Gravosa abgesendet und bei Ablauf des Jahres 1901 am Standorte aufgestellt. Das Bauwerk wurde von dem Subunternehmer der Strecke Dolnja Glavska — Zelenika, Josef Schmidt, ausgeführt. Das Steinmateriale für die Quadern (feinkörniger Kalkstein) stammt aus den Brüchen auf der Insel Curzola.

1553—1554) Bilder (unter Glas): Frontal- und Seitenansicht des in der vorigen Nummer beschriebenen Wahrzeichens nächst Gravosa; Federzeichnung, ausgeführt von dem k. k. Oberbaurathe und Professor an der k. k. Akademie der bildenden Künste in Wien, Architekt (o. M.) Otto Wagner. (Geschenk des Genannten.)

1555) Mappe mit vier Werkzeichnungen (2 Lithographien und 2 Lichtpausen) für das Wahrzeichen nächst Gravosa (siehe die letzt vorhergehende Nummer), angefertigt von Otto Wagner, Architekt (o. M.), k. k. Oberbaurath und Professor an der k. k. Akademie der bildenden Künste in Wien. (Geschenk des Genannten.)

1556) Modell (1 : 5) des grossen kaiserlichen Doppeladlers, welcher die Vorderwand des nächst Gravosa errichteten Wahrzeichens schmückt (s. d. letzt vorherg. Nummern).

1557) Mappe, enthaltend eine in Lichtdruck ausgeführte Wiedergabe der Urkunde, welche bei der am 8. October 1901 erfolgten Legung des Grundsteines zum Baue des neuen Lemberger Bahnhofgebäudes ausgefertigt und mitversenkt wurde. Dieselbe umfasst nebst der üblichen Einleitung auch historisch-statistische Angaben über die Ausgestaltung der Bahnhofsanlagen in Lemberg, über den Umfang und die Gliederung der daselbst einmündenden Bahnen etc. — und besagt schliesslich, dass der Neubau, dessen Kosten mit *K* 11,581.302 veranschlagt sind, am 3. August 1901 begonnen wurde und im Jahre 1903 dem Verkehre übergeben werden soll.

* * *

1558) Bild (in Rahmen): Photographie eines um die Mitternachtstunde des 28. Jänner 1902 zum letzten Male mit Pferdebespannung gefahrenen und aus diesem Anlasse festlich geschmückten Wagens der als Nachfolgerin der Wiener Tramway-Gesellschaft ins Dasein getretenen »Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien«. Tags darauf begann auf ihren sämmtlichen Linien der ausnahmslose elektrische Betrieb. (Der erste Pferdebahnwagen in Wien verkehrte am 4. October 1865.) — Ebenfalls am 18. Jänner 1902 beschloss die Bau- und Betriebs-Gesellschaft sich aufzulösen und die ganze Unternehmung wieder an die Commune Wien zu übergeben. Letztere hatte nämlich am 24. März 1899 die Concession zum Baue und Betriebe eines einheitlichen — unter Einbeziehung und entsprechender Umgestaltung der seitens der Gemeinde zu erwerbenden, bisher nicht als Local- oder Kleinbahnen concessionirten Linien der Wiener Tramway-Gesellschaft herzustellenden — mit elektrischer Kraft zu betreibenden Netzes erhalten und die Durchführung dieser Concession an die hiezu eigens gegründete Bau- und Betriebs-Gesellschaft, vermeintlich auf eine lange Reihe von Jahren übertragen. (Geschenk des Herrn Central-Inspectors Hermann Ritter von Littrow.)

* * *

1559) Mappe, enthaltend eine Ehren- und Festkarte zu der vom Oesterreichischen Eisenbahnbeamten-Vereine in Wien am 29. December 1900 veranstalteten Feier der Jahrhundertwende. Die Festkarte stellt eine in schöner Federzeichnung ausgeführte und

durch Steindruck vervielfältigte Allegorie des Eisenbahnwesens dar. Mit der Feier war auch ein humanitärer Zweck verbunden, da (laut des beigegebenen Prospectes) ihr Erträgniss dem Fonde der Curstiftung für erkrankte Eisenbahnbeamte (vgl. Nr. 1441—1445) zufloss. (Geschenk des k. k. Ministerialrathes Herrn Dr. Alfred Freiherrn von Buschman.)

1560) Mappe, enthaltend die vom »Club österreichischer Eisenbahn-Beamten«, anlässlich der Feier seines fünfundzwanzigjährigen Jubiläums, am 23. November 1901 ausgegebene Festschrift. Dieselbe gibt Aufschluss über den Werdegang der genannten Vereinigung, sowie über deren wissenschaftlichen Leistungen und geselligen Veranstaltungen, ferner über die Gründung und Entwicklung des Clubblattes: »Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung«, den Stand der Mitglieder etc. — Ausgeschmückt ist die Schrift mit Initialen, Allegorien, Porträts der bisherigen Präsidenten des Club und der bei seiner Gründung besonders thätig gewesenen Personen, ferner mit Abbildungen einiger Clubräume und des Ehrenzeichens (Vereinsabzeichens in Silber), welches der Club für die ihm durch 25 Jahre angehörenden Mitglieder gestiftet hat. — Die zugelegte Nummer der »Oesterr. Eisenbahn-Zeitung« vom 1. December 1901 enthält einen ausführlichen Bericht über den Verlauf der Jubiläums-Festlichkeiten, nämlich der unter dem Vorsitze des k. k. Eisenbahn-Ministers, als derzeitigen Präsidenten des Clubs, stattgefundenen Festversammlung und der gemeinsamen Mittagstafel im Cursalon. — (Geschenk des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten.)

1561) Medaille (Plaquette), Bronce, 44/65 mm, geprägt zu Ehren des k. k. Eisenbahn-Ministers, Dr. Heinrich Ritter von Wittek, als Präsidenten des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten, anlässlich des fünfundzwanzigjährigen Jubiläums dieser Vereinigung. — Vorderseite: Brustbild nach rechts. R. Marschall fec. Dr. Heinrich Rit. v. Wittek, Präsident. — Kehrseite: Geflügeltes Rad und Palmzweig. Club österr. Eisenbahn-Beamten. 1876—1901. — Eine gleiche, jedoch grössere und in Onyx gefasste Plaquette wurde dem Eisenbahn-Minister während der Festversammlung des Club am 23. November 1901 überreicht. (Geschenk des Club österr. Eisenbahn-Beamten.)

Special-Sammlung A.

Schienen, Oberbau-Anordnungen und Befestigungsmittel.

Constructionen mit ruhendem Schienenstoss.

119) Buch (gebunden), betitelt: »Joins des rails«, »der Schienenstoss« und enthaltend das von dem Baudirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, k. k. Regierungsrathe Wilhelm Ast an den internationalen Eisenbahn-Congress Paris 1900, erstattete Referat in Sachen der Schienenstoss-Verbindung; französisch und deutsch mit 66 in den Text eingedruckten Constructions-Zeichnungen und 20 Planbeilagen, welche letzteren die experimentell gemessenen Einsenkungen der Schienenenden bei verschiedenen Stossverbindungen veranschaulichen. — Der Verfasser untersucht — gestützt auf die Theorie, das Experiment und die von den Eisenbahnverwaltungen aller Staaten gesammelten Erfahrungen — die Bedingungen für die Bauart eines einwandfreien Schienenstosses und gelangt zu dem Schlusse, dass dem Principe des ruhenden Stosses die Ueberlegenheit zuzuerkennen sei. Zur unmittelbaren Bekräftigung dieser Folgerung ist dem Referate anhangweise die Beschreibung des in einer Schnellzugstrecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (zwischen den Stationen Branowitz und Rohrbach) seit 1865 liegenden und noch immer vollkommen gebrauchsfähigen Geleises mit festem Stosse (s. Nr. 18 d. Spec.-Sammlg. A) beigegeben. (Geschenk des k. k. Regierungsrathes Herrn Wilhelm Ast.)

Special-Sammlung C.

Telegraphen-, Telephon- und sonstige Einrichtungen für den Nachrichtendienst im Eisenbahnwesen.

Schreib-Apparate für Relief- und Farbschrift.

369) Morse-Apparat, Patent Siegfried Marcus in Wien, 1861. In Verwendung gestanden bei der Südbahn. Charakteristisch ist die Anordnung des Elektromagnetes und die Druckfeder für die Frictionswalze der Papierführung.

Linienwechsel, Umschalter etc. zum Ein-, bezw. Ausschalten von Leitungen und Batterien.

370) Telegraphenlinienwechsel 24/25 lamellig (s. Nr. 46 und 47 d. Spec.-Sammlg. C).

Telephonische Einrichtungen.

371) Condensator zur Anschaltung einer Telephonstation mit phonischem Aufruf an eine Telegraphen- oder Signalleitung (s. Nr. 111 d. Spec.-Sammlg. C).

Signalgeber für elektrische Glockensignal-Einrichtungen.

372) Automatischer Signalgeber für Glockensignal-Einrichtungen mit Inductionsstrom-Betrieb zur Abgabe der Signale: »Der Zug fährt gegen den Anfangspunkt der Linie« und »Alle Züge aufhalten«; System Gattinger, Type I, construirt von der Vereinigten Telephon- und Telegraphen-Fabrik Czeija, Nissl & Comp. in Wien. In Verwendung gestanden in der Arlbergbahnstation Danöfen, 1898. — Jede Signalgebung erfordert ein vorhergehendes Aufziehen des Triebwerkes.

373) Automat wie Nr. 372, jedoch für die Signale: »Zug fährt gegen den Endpunkt der Linie«, und »Entlaufene Wagen«. In Verwendung gestanden in der Arlbergbahnstation Langen, 1898.

374) Automat wie Nr. 372, II. Type. Das einmalige Aufziehen des Triebwerkes gestattet die Abgabe von 15 Glockensignalen. In Verwendung gestanden in der Arlbergbahnstation Langen, 1898.

Stellvorrichtungen für elektrische Distanzsignal-Einrichtungen.

375) Stelltaster für drei mit Inductionsstrom bethätigte Distanzsignale einer Abzweigestation; construirt von der Firma Teirich & Leopolder, 1886. In Verwendung gewesen bei den k. k österr. Staatsbahnen (s. Nr. 197 d. Spec.-Sammlg. C).

376) Walzenwechsel für combinirte Stellung von zwei elektrischen Distanzsignalen mit Inductions-Strombetrieb; construirt von der Firma Czeija & Nissl in Wien, 1892. In Verwendung gewesen bei den k. k. österr. Staatsbahnen (s. Nr. 207 d. Spec.-Sammlg. C).

Blitzschutzvorrichtungen für Telegraphen-, Telephon- und Signaleinrichtungen.

377) Blitzschutzvorrichtung für Telegraphenstationen, System Gattinger. In Verwendung bei den k. k. österr. Staatsbahnen seit 1893. – Dieses System bezweckt, die telegraphische Correspondenz auch während eines Gewitters zu ermöglichen.

Wegschranken.

378) Modell eines Zugschrankens, System Tröster, 1896. Die automatische Bethätigung, sowohl des Schrankens, als auch des Vorläutewerkes geschieht durch das Zurückstossen eines Sperrstiftes. Durch eine besondere Vorrichtung »den Auslöser«, welcher auf die beiden Drahtleitungen zum Schranken und zum Läutewerke wirkt, wird die vor dem Schliessen des Schrankens erforderliche Vorläutedauer erzielt. (Geschenk der Vereinigten Elektricitäts-Actiengesellschaft in Wien.)

Anhang II.

August Ritter von Loehr'sche

Sammlung von Eisenbahngeld, Eisenbahn-Medaillen, Eisenbahnmarken etc.

Geprägte Geldzeichen, Lohnmarken und Cantinenmarken, Freifahrt-Abonnements, gewöhnliche Tickets- und Store-Cards.

Australische Union.

287) Gold, Krone mit Oese, 26 mm. — Freifahrtsjeton für Mitglieder des Parlaments. — A.: Railways of Australia. Wappen. — R.: Federal Parliament. Hunter. Wappen.

Medaillen und Gedenkmünzen für Eisenbahnen.

Oesterreich-Ungarn.

817) 44 65 mm. Bronce. Plaquette, geprägt, anlässlich des 25jährigen Jubiläums des Club österreichischer Eisenbahn-Beamten, November 1901. — A.: Brustbild n. r. R. — Marschall fec. — Dr. Heinrich R. v. Wittek, Präsident. — R.: — Geflügeltes Rad und Palmzweig. Club österr. Eisenbahn-Beamten. 1876—1901. (S. Nr. 1561 des Nachtrages zum allgem. Katalog.)

Spender-Verzeichnis.

Ast Wilhelm, k. k. Regierungsrath, Baudirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Ausim Adolf, Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
Bartelmus Ludwig, Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Baudirection der Wiener Stadtbahn.
Bechthold Friedrich, Ober-Inspector der Oesterr. Nordwestbahn.
Bergholtz Gustav, Ingenieur.
Borutzky Franz Ritter v., Revident der k. k. österr. Staatsbahnen.
Britto Hugo Ritter v., Dr., Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Brzezowsky Franz, Bureau-Vorstand der Mähr.-Schles. Centralbahn.
Burian Franz, Bauunternehmer.
Buschman Alfred Freiherr v., Dr., k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium.
Buschtěhrader Eisenbahn.
Christiany Maria, geb. Edle v. Schönerer.
Club Oesterr. Eisenbahn-Beamten.
Commission für Verkehrsanlagen in Wien.
Czeija & Nissl, Vereinigte Telegraphen- und Telephon-Fabrik in Wien.
Czerwenka Franz, Civil-Ingenieur.
Deckert & Homolka, Telegraphen-Bauanstalt in Wien.
Distler Carl Freiherr v., Dr., k. k. Ober-Landesgerichtsrath.
Doppler Adolf, k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium.
Eisenbahn-Bauleitung, k. k., in Jaroslau.
Erben nach Wilhelm Freiherrn von Eichler.
Erben nach Heinrich Ritter von Pfeiffer.
Familie des Generaldirectors Kopp.
Familie des Friedrich Schey, Freiherrn von Koromla.
Flattich Marie von.
Flattich Wilhelm Ritter v., Hochbau-Director der Südbahn.
Freytag Anton, k. k. Hilfsämter-Director im Eisenbahnministerium.

Gansberger Franz, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen.
Gatnar Albert, k. k. Baurath.
Gattinger, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen, i. R.
General-Inspection k. k., der österr. Eisenbahnen.
Gölsdorf Louis Adolf, Maschinen-Director der Südbahn.
Götz Stefan v. & Söhne, Fabrik von Eisenbahn-Sicherungsanlagen etc. in Wien.
Gunkel Josef, Ober-Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen.
Guttenberg Emil Freiherr v., Exc. F. M. L., k. k. Eisenbahnminister a. D.
Hallik Ludwig, Stationsleiter der k. k. österr. Staatsbahnen.
Hardy J. R., Ingenieur, Procurist der Vacuum Brake Compagny.
Hölzlhuber Franz, Ober-Official der k. k. österr. Staatsbahnen.
Horak Rudolf.
Hornbostel Carl Ritter v., k. k. Regierungsrath, Maschinendirector der Kaiserin Elisabeth-Bahn, i. R.
Hüller A., k. k. Baurath, Central-Inspector der Carl Ludwig-Bahn, i. R.
Jeczmieniowski, k. k. Ober-Inspector der General-Inspection.
John Carl, Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Jost Carl, Ober-Ingenieur der k. k. österr. Staatsbahnen.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Karst Franz, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Khittel Jaroslaw, k. k. Hofrath und Staatsbahndirector.
Klunzinger Paul, Ingenieur, Inspector der Südbahn i. R.
Koestler Hugo, k. k. Baurath der Baudirection der Wiener Stadtbahn.
Konta Ignaz, k. k. Hofrath, Leiter des k. k. historischen Museums der österr. Eisenbahnen.
Kowanda Clara, Erbin nach Ferd. Perl Ritter v. Hildrichsburg.
Krassny Eduard, Telegraphen-Controlor der Südbahn.
Kraus Peter, Bauunternehmer.
Krupski Ignaz, Ober-Revident der k. k. österr. Staatsbahnen.
Küchler Josef Ritter v., Dr., k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium.
Kühnelt Anton, k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium.
Kuh Angelo Ritter v., Dr., k. k. Hofrath, General-Secretär der Böhmischen Westbahn, i. R.
Kupka Peter Friedr., kaiserl. Rath, Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Kuttig Zdenko, k. k. Regierungsrath, Betriebsdirector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Lahoda A., Ingenieur.

Lanna Adalbert Ritter v., Gross-Industrieller, Herrenhausmitglied.

Leitner Carl, Eisenbahnuniform-Lieferant.

Leopolder & Sohn, Telegraphen-Bauanstalt in Wien.

Lihotzki Ervin, Baudirector der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Lindheim Clarisse von.

Littrow Hermann Ritter v., Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.

Locomotivfabrik-Actien-Gesellschaft vorm. G. Sigl.

Loehr August Ritter v., k. k. Regierungsrath, Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Loehr Elisabeth von.

Lorenz M., k. k. Professor.

Mähr.-Schles. Centralbahn.

Maschinenfabrik der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Miller Fanny, General-Inspectors-Witwe.

Morawitz Moriz, k. k. Regierungsrath, Generaldirector der Kronprinz Rudolfbahn, i. R.

Näher Oscar von Friekthal, Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.

Neblinger Jacob, Ober-Inspector der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft.

Novak Ernst, Stations-Chef der Südbahn.

Oesterr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Orleth Anton, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen, i. R.

Padiaur Anton, Betriebsdirector der k. k. österr. Staatsbahnen.

Pollak J. L., Buchhändler.

Prenninger Carl, k. k. Ober-Baurath, Baudirector der Südbahn, a. D.

Prokesch Julius, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen.

Proske Ludwig, k. k. Hofrath und Staatsbahndirector.

Rauscher Wilhelm, k. k. Regierungsrath, Central-Inspector der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Redactions-Comité der Kaiser-Jubiläums-Festschrift: »Geschichte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie«.

Ringhoffer F., Wagenbau- und Maschinenfabrik in Smichow.

Rittershausen Dorothea v., Betriebsdirectors-Witwe.

Rothschild Albert Freiherr v.

Ruff August Ritter v., Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.

Schäffer Franz, k. k. Ministerialrath im Eisenbahnministerium.

Scheller Carl, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Schember C. & Söhne, Brückenwaagen-Fabrik in Wien-Atzgersdorf.
Schenk Franz, Revident der k. k. österr. Staatsbahnen.
Schweigert Leonhardt, k. k. Regierungsrath, Director der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.
Sekira Alois, kaiserl. Rath, Ober-Inspector der Südbahn.
Siemens & Halske, Fabrik von Eisenbahn-Sicherungsanlagen etc. Wien.
Sperl Max, Bau-Obercommissär der k. k. österr. Staatsbahnen.
Staatsbahndirection Prag.
Stöckl Karl, k. k. Baurath im Eisenbahnministerium.
Strach Hermann, Ober-Official der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Stummer Rudolf Ritter v. Traunfels, k. k. Baurath.
Südbahn-Gesellschaft.
Szukiewicz Carl v., Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen
Taborsky Wenzel, Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Tichy Heinrich, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen.
Tiefenbach Ludwig, k. k. Baurath im Eisenbahnministerium.
Vereinigte Elektricitäts-Actien-Gesellschaft in Wien.
Vogel N. aus Sydney in Australien
Vogtberg Julius Ritter v., Adjunct der k. k. österr. Staatsbahnen
Wahrheit Franz, Ober-Official der k. k. österr. Staatsbahnen.
Wagner Otto, Architekt (o. M.), k. k. Oberbaurath, Professor der k. k. Akademie der bildenden Künste in Wien.
Wallner N., Witwe nach dem k. k. Oberbaurathe Ferd. Wallner.
Wilt N., Werkmeister der österr.-ungar. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.
Wittek Heinrich Ritter v., Dr., Excellenz, k. k. Eisenbahnminister.
Wojtechovsky, k. k. Regierungsrath, Betriebsdirector der k. k. österr. Staatsbahnen i. R.
Wottitz Ignaz, k. k. Regierungsrath, Ober-Inspector der k. k. österr. Staatsbahnen i. R.
Zehetner Ferdinand, Dr., k. k. Sections-Chef a. D., Director der Oesterr. Nordwestbahn.
Zeiner Bertha, Manipulantin im k. k. Eisenbahnministerium.
Zitko Franz, Controlor der Oesterr. Nordwestbahn.

Druckfehler-Verzeichniss.

Seite 20, Nr. 61, Zeile 10 v. u. lies »500« statt 501.
» 22, » 65, » 4 v. o. » »Budweiser« statt Gmundener.
» 23, » 69, » 10 v. o. » »XXVI« statt XVI und in der Schlusszeile »9—12« statt 9 u. 10.
» 26, » 81, » 3 v. u. » »Wallau« statt Wallan.
» 33, » 121, » 5 v. o. » »119« statt 117.
» 43, » 160, » 8 v. u. » »Finstermünz« statt Finsterminz.
» 48, » 171, » 4 v. o. » »Sontag« statt Sonntag.
» 55, » 199, » 17 v. o. » »1,280.000« statt 1,880.000, ferner in der 20. Zeile »Hodos« statt Hadas und in der Schlusszeile »Alois« statt S.
» 57, » 212, » 7 v. o. » »199« statt 186.
» 69, » 263, » 3 v. u. » »28. bezw. 29.« statt 28.
» 81, » 288, » 3 v. u. » »725 und 735« statt 725 und 734.
» 85, » 308, » 6 v. o. » »mit« statt nach.
» 87, » 315, » 8 v. o. » soll nach Steinbrück stehen: »5.« und der bezügl. Absatz richtiger vor »6. Gerüstungen ......« eingereiht sein.
» 88, » 318, » 2 v. o. » »319« statt 318.
» 90, » 328, lit. j. lies »Personenwagen« statt Lastwagen.
» 91, » 329, Zeile 1 v. o. lies »81« statt 63.
» 101, » 348, » 2 v. o. » »1851« statt 1852.
» 102, » 353, » 3 v. o. » »Domek« statt Domak.
» 103, » 356, letzte Zeile, lies »Grätz« statt Cilli,
» 105, » 362, Zeile 4 v. u. lies »16. August« statt 16. Mai.
» 106, » 363, » 44 v. o. » »2« statt b).
» 107, » 363, » 70 v. o. » »15.« statt 5. Jänner, ferner in der 77. Zeile v. o. »Rachuwitz« statt Bachuwitz und in der 88. Zeile v. o. »Bollerswand« statt Bolleroswand.

Seite 133, Nr. 442, erste Zeile, lies »**neun**« statt zwei.
» 141, » 467, Zeile 29 v. o. lies »**1856**« statt 1858.
» 141, » 469, » 2 v. o. » »**1849**« statt 1848.
» 149, » 498, letzte Zeile, lies »**495**« statt 494.
» 149, » 500, Zeile 2 v. o. lies »**Eisenbahnbauten**« statt Staatsbahnbauten.
» 151, » 500, » 5 v. u. » »**494**« statt 493.
» 152, » 502, » 11 v. o. » »**Piero**« statt Piera.
» 155, » 510, » 6 v. o. soll nach »Personen« stehen »**-und**«.
» 157, » 514, » 6 v. o. lies »**Hassreither**« statt Massreither.
» 158, » 516, » 2 v. o. und in Nr. 517, Zeile 2 v. u. lies »**Patzelt**« statt Pazelt.
» 158, » 519, letzte Zeile, lies »**525**« statt 526.
» 159, » 525, Zeile 6 v. o. lies »**523**« statt 524 und in Zeile 8 v. o. »**519**« statt 544.
» 161, » 535, » 2 v. u. » »**Hügel**« statt Hupel.
» 164, » 556, letzte Zeile, lies »**944·3**« statt 866·7.
» 174, » 628, Zeile 2 v. u. lies »**6**« statt 8.
» 175, » 629, » 16 v. u. » »**Merck**« statt Merk.
» 199, » 681, erste Zeile, ist vor Vincenz zu setzen »**Dr.**«.
» 208, » 696, Zeile 4 v. u. lies »**11·7**« statt 117 und Zeile 2 v. u. »**10·5**« statt 105.
» 221, » 730, » 15 und 17 v. u. lies »**Klabawa**« statt Klabowa, ferner Zeile 24 v. u. »**Chotieschau**« statt Chotieschan.
» 225, » 740, » 4 v. o. lies »**Hlubočeper**« statt Hlučoper und Zeile 12 v. o. »**Station**« statt Section.
» 234, » 748, » 3 v. o. » »**757—758**« statt 755—756.
» 243, » 760, » 6 v. o. ist nach Schwarzenberg einzuschalten: »**und dessen Consorten**«.
» 244, » 763, » 3 v. u. lies »**Čejtic**«, bezw. »**Katowic**« statt Cejtic bezw. Katowitz.
» 245, » 767, » 4 v. o. » »**bestimmte**« statt bestimmten und Zeile 5 v. o. »**Strom**« statt Holz.
» 245, » 771, » 3 v. o. » »**Lille in**« statt Lillesin.
» 252, » 792, » 2 v. u. » »**33**« statt 23.

Seite 253, Nr. 797, Zeile 3 und 9 v. o. lies »**Obermüllner**« statt Obermüller; in Zeile 13 v. o. tauschen die Absätze 5 und 6 ihren Platz.
» 254, » 798, » 11 v. o. lies »**Michael**« statt Michel, dann Rudolf-»**Bahnhof**« statt Bahn und in der letzten Zeile »**Längsee**« statt Langsee.
» 254, » 799, » 12 v. o. lies »**Rodelsbach**« statt Radelsbach u. »**Kaiblinger**« statt Koiblinger.
» 256, » 808, » 18 v. o. ist nach »brücke« einzuschalten »**(im Baue)**« und in Zeile 19 v. o. zu lesen »**am**« Schlitzabach.
» 263, » 832, » 2 v. o. sind die Worte »nach« und »und« auszulassen; in Zeile 5 »Klein-**Kahn**« zu setzen statt Kulm.
» 269, » 853, » 9 v. o. ist das Wort »in« auszulassen.
» 276, » 862, » 8 v. o. lies »C. R. **O.**« statt C. R. v. Schüler.
» 279, » 872, » 3 v. u. » »**Bystrzyca**-« statt Bystryca.
» 294, » 902, » 24/25 v. u. lies »Eisen**bahn**wesen statt Eisenwesen.
» 308, » 923, » 8 v. o. lies »**7**« statt 4 Felder.
» 310, » 926, » 16 v. u. » »**Hraneznik**« statt Hranczník.
» 315, » 939, letzte Zeile, lies »**1856**« statt 1855.
» 318, » 943, vorletzte Zeile, lies »**Koppelmann Sachsl**« statt Koppelmann, Sachsl.
» 319, » 946, Zeile 2 v. o. ist das Wort »sowie« wegzulassen.
» 320, » 949, erste Zeile, lies »**vierzehn**« statt dreizehn und in Zeile 18 v. o. »**Jassenowa**«-Anina statt Oravicza-Steyerdorf.
» 323, » 953, Zeile 8 v. o. lies »Ecole **des**« statt de.
» 324, » 955, » 10 und 11 v. o. lies »**Libau**« statt Liban.
» 332, » 962, » 6 v. u. ist nach 38 a, b, einzuschalten »**39 a, b**«.
» 337, » 1007, » 2 v. u. lies 1 : **100.000** statt 1 : 1,000.000.
» 337, » 1011, » 2 v. o. und 3 v. u. lies »**Obermüllner**« statt Obermüller, ferner in Zeile 9 v. o. »**Pontigl**« bezw. »**Pflersch-thal**« statt Pantigl, bezw. Pflertschthal.

Seite 368,	Nr. 1059,	Zeile	8 v. o.	lies	**»Frauengestalten«** statt Frauengestalton.
» 370,	» 1063,	»	6 v. u.	»	**»15 Plänen des zweiten Theiles«** statt Plänen ....
» 377,	» 1077,	»	3 v. o.	»	**»Obermüllner«** statt Obermüller.
» 378,	» 1081,	erste Zeile,		lies	**»zwölf«** statt drei.
» 383,	» 1088,	Zeile	5 v. u,	lies	**»43«** statt 35.
» 383,	» 1089,	»	7 v. o.	»	**»Inspector«** statt Oberbaurathe.
» 386,	» 1095,	»	9 v. u.	»	**»Stausee«** statt Staufen.
» 399,	» 1135,	»	6 v. u.	»	**»Regenburghof-«** statt Rebenburghof-.
» 399,	» 1136,	»	2 v. u.	ist nach	»Küche« einzuschalten **»Keller und Bodenantheil.«**
» 405,	» 1160,	»	10 v. o.	lies	**»Kamper«** statt Kampen.
» 421,	» 1226,	»	4 v. o.	»	**»Koppen«**(thal) statt Kopper-(thal).
» 422,	» 1230,	»	8 v. o.	»	**»51·7«** statt 41·7.
» 434,	» 1279,	»	9 v. o.	»	**»Kozaczówkabach«** statt Kazaczówkabach.
» 442,	» 1304,	»	2 v. u.	»	**»Bremsgestänge«** statt Bremgestänge.
» 460,	» 1316,	»	22 v. u.	»	**»1869«** statt 1868.